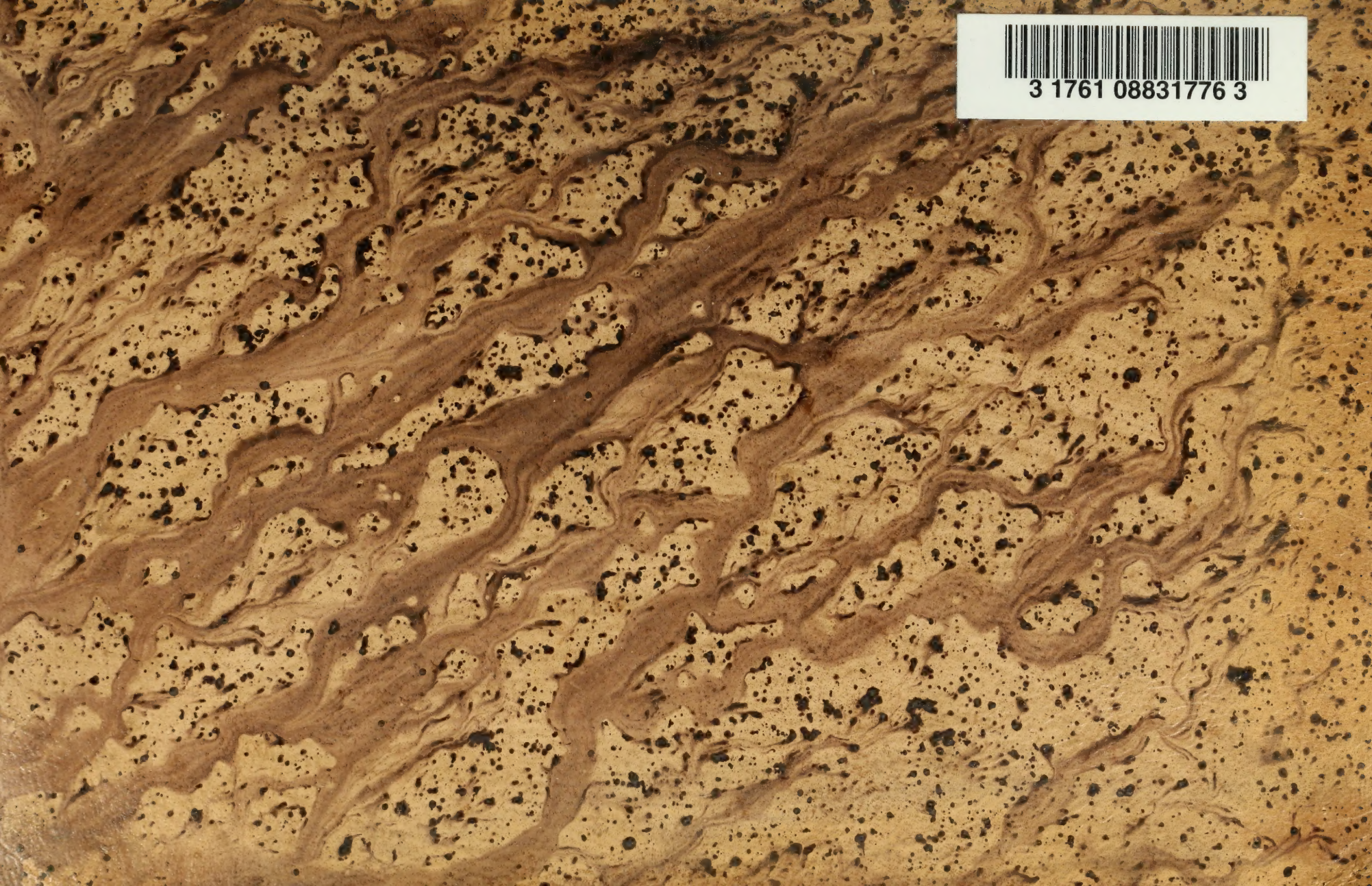

3 1761 08831776 3

337ma

Marina española

Ó

la cuestión de la escuadra

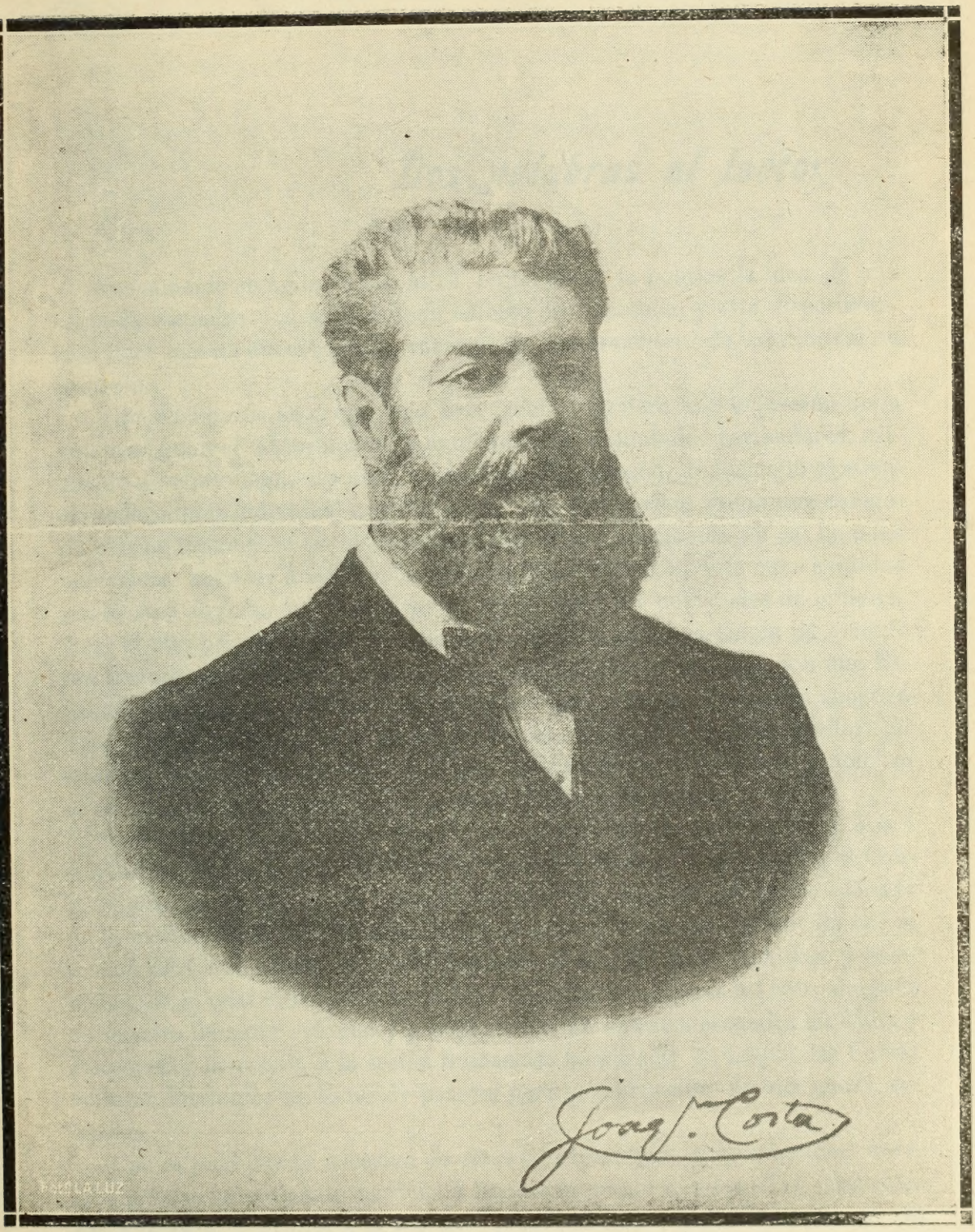
POR

JOAQUIN COSTA

162813.
7.6.21.

HUESCA
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LEANDRO PÉREZ
1912

Es propiedad.
Queda hecho el depósito que marca la ley.


Joaq.m Costa

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/marinaespaolaola00cost

Dos palabras al lector

Nuevamente se agita en las altas regiones de la política la idea de una segunda escuadra. La opinión anda en esto desorientada, y esta desorientación hace que no encuentre las razones de fundamentar, de exteriorizar su protesta.

Vimos ha pocos años que *una Ley*, cual si hubiera sido expresión de la voluntad general, absorbiendo y anulando las voluntades particulares, exigiendo de ellas ciega, absoluta, incondicional sumisión, reduciendo al silencio todo interés individual que disonó de ella; el *Derecho*, como una categoría eterna, inmanente en el entendimiento divino, ingénita en la humana naturaleza, anterior á toda ley, superior á toda soberanía, ante cuya santidad y majestad augusta deben inclinar su frente todas las potestades de la tierra, dado el alto principio de la justicia á la cual la epopeya española ha rendido tan fervoroso culto. Tales son las notas más robustas y sonoras con que España ha contribuído á la sinfonía universal del arte europeo. Esa epopeya lleva un nombre querido de los españoles: el nombre del Cid Campeador. En el actual desventurado momento, aquel espíritu de justicia lleva otro nombre en el que encarnó la protesta; el nombre de Joaquín Costa.

Tres épocas se marcan en la vida de nuestro glorioso autor en lo que á *marina* se refiere: la de 1883, con su brillante dictamen emitido en el Congreso español de Geografía colonial y mercantil sobre el tema sexto «Estado de la marina española y medios de fomentarla»; Congreso promovido por el mismo Sr. Costa á nombre de la Sociedad española de Africanistas y colonistas, de la cual fué alma y verbo. La *segunda*, se contrae á 1899, después de nuestro desastre colonial y pérdida total de nuestra escuadra en Cuba y Filipinas; y la *tercera*, á la sesión *tristemente memorable* en la que las Cortes votaron doscientos millones de pesetas para construcción de una nueva escuadra.

Con la publicación sucesiva de estos tres interesantes documentos, creemos prestar un eminente servicio á la opinión pública, pues ellos contribuirán á ilustrar el asunto á la vez que vendremos en conocimiento exacto de

la evolución fundamentada de la unificación del pensamiento clarividente del maestro, de aquel patriota insigne á quien no pasó inadvertido ningún instante de la vida nacional, en cuya defensa y progreso tomara tan activa parte.

No nos proponemos hacer ningún género de crítica sana y honrada, como es siempre la nuestra, aun cuando son muchas las cosas que en su apoyo y defensa pudiéramos decir y muchos los detalles internos que conocemos; dejemos al lector que él por sí haga el comentario, y ponemos pnnto final para ver

Cómo pensaba Costa en 1883

ESTADO DE LA MARINA ESPAÑOLA Y MEDIOS DE FOMENTARLA

Marina mercante.—Crisis por que atraviesa la Marina mercante española.—Medios de fomentarla.—Medidas generales. Medidas especiales: hipoteca marítima: mejora de los puertos: política arancelaria expansiva: admisión temporal: colonización: régimen civil de los puertos; protección en el exterior.

Marina de guerra.—La armada como base de una política verdaderamente nacional.—Material flotante que necesita la Marina española.—De dónde han de salir los recursos.—Buques y arsenales.—Unificación de Cuerpos y reducción de personal.—Instrucción naval.—Ministro civil.

Para que una colonia florezca, tiene que estar en comunicación constante con la madre patria, de cuya tutela depende y á cuyo calor ha de desarrollarse. Lógrase esto por medio del correo oficial, de los cables submarinos, de la marina de guerra, y muy principalmente, de la marina mercante. Las colonias constituyen una de tantas condiciones favorables al progreso de la marina; pero la marina constituye una condición esencial para la existencia de las colonias. Marina lánguida, colonización inútil, cuando no imposible. Por esto, desde el momento en que se suscitaba el problema de la exteriorización colonial de nuestra patria, había que principiar por someter á escrupuloso examen uno de sus más vitales factores: el estado presente de la marina y los medios de fomentarla. Tal es la razón del tema sobre que versa el presente informe, que se sirvió encomendarme la comisión organizadora del Congreso español de Geografía colonial y mercantil.

Crisis por que atraviesa la marina mercante española (1).

El progreso general del país en todos los órdenes de la actividad humana; el impulso considerable que han recibido las vías interiores de comunicación, carreteras y ferrocarriles; el mejoramiento de los puertos comerciales y del alumbrado marítimo; las reformas arancelarias y los tratados de comercio, que han acrecentado el consumo interior, base del tráfico, y con el consumo la producción; el desarrollo de la industria minera; la trasformación de la agricultura con el cultivo arbustivo y arbóreo; la supresión del derecho diferencial de bandera; el despertamiento, siquiera incipiente, del crédito; el relativo desahogo de la Hacienda pública y la proscripción de los empréstitos, han debido comunicar por necesidad su impulso creador á la marina mercante, contener la decadencia que denunciaban las estadísticas anteriores á 1868, é iniciar un movimiento de progreso en relación con el que iba realizando el país en los demás ramos de la producción. Ese progreso muchos lo afirman, pero muchos también lo niegan. ¿Por qué? ¿Cómo ha podido sustraerse la marina á la ley de unidad y de solidaridad que gobierna la vida de las colectividades, lo mismo que la vida de los individuos, en tal extremo que, mientras todo caminaba hacia adelante, sólo ella perdiese camino? Y si no ha existido en la marina mercante esa derogación que se imputa á leyes objetivas y eternas, ¿qué género de progreso es el suyo tan escondido, que sus órganos más inmediatos hayan podido ponerlo en tela de juicio con hechos, con números y con razonamientos?

La explicación es obvia. Es que ese progreso no ha venido por vía solo de evolución, sino de revolución además; es que al mismo tiempo que se operaba aquella trasformación lenta en las condiciones sociales y económicas del país, con influjo paulatino en el desenvolvimiento de la marina mercante, se operaba en el seno de ésta, é independientemente de aquellas condiciones, otra trasfor-

(1) Para facilitar la comprensión de este dictamen, se han expresado los cálculos por números redondos, prescindiendo de fracciones.

mación de carácter técnico, casi repentina, introduciendo la confusión entre los armadores, constructores y navieros: á los buques de pequeña capacidad, sustituía el gran tonelaje; á los cascos de roble, los de hierro; á la vela, la hélice; á la fuerza impulsiva del viento, la fuerza impulsiva del vapor. Dos marinas se han encontrado frente á frente: una, vieja, que muere, y otra, nueva, que surge de entre sus ruinas. Y, como en todo crepúsculo, como en toda transición repentina, hay confusión y crisis, convulsiones de agonía, dolores de alumbramiento, intereses creados que se defienden heróicamente contra el nuevo órden, clases enteras sorprendidas en su reposo y turbadas en sus medios de subsistencia; capitales medrosos, desacostumbrados de la lucha, teniendo que aventurarse por nuevos rumbos; tradiciones y rutinas heridas de improviso, lanzando imprecaciones y gritos de socorro, y desesperados mentís á la ley del progreso. Dos trasformaciones complicadas en una: este es el hecho; pero, cómo sucede tan á menudo, se ha imputado á la inocente los vicios de la culpada. Una suma compuesta de dos sumandos complejos, con signo positivo el uno y con signo negativo el otro, mayor este que aquel en la unidad, mayor aquel que este en la potencia: he aquí otro hecho; solo que por un efecto de espejismo intelectual, á que daba más realce la pasión de ánimo, se ha identificado el conjunto con uno solo de sus factores, el negativo; se ha hecho abstracción del otro, y se han visto las cosas al revés.

Hace diez años poseía la marina mercante española 2.675 buques mayores de 50 toneladas; hoy solo cuenta 2.064 (1). Esta desproporción se hace cada vez mayor, porque cada año desaparece mayor número de buques del que se crea, según persuade el siguiente estado del último quinquenio:

---

(1) Se trata de buques mayores de 50 toneladas: menores, existen en España 39.620 de vela, con 191.486 toneladas, y 91 de vapor con 2.254 toneadas.

AÑOS	BUQUES DE VELA	VAPORES
1878.....	2.010	330
1879.....	1.938	320
1880.....	1.889	347
1881.....	1.806	351
1882.....	1.670	394

Además, estos nuevos buques suelen ser de hierro y se traen del extranjero, con lo cual han quedado casi del todo paralizados los trabajos en los numerosos astilleros que poblaban nuestras costas, y de donde salían las embarcaciones de madera que ahora se van arruinando. Esto significa tripulaciones á cientos sin empleo, haciendo coro con las maestranzas sin jornal; los antiguos capitanes, pilotos, contramaestres y marineros, encallados en los puertos con los cascos de sus viejos bergantines de vela; millares de familias sin pan; honrados trabajadores que sufren y maldicen las reformas de la ley y las de la ciencia, que los han herido á ellos con las mismas armas que han servido de palanca á la marina para levantarse de su postración, como maldijeron en otro tiempo los tejelores el telar mecánico y apedrearon á su inventor.

Porque no puede negarse, á menos de cerrar los ojos á la luz, que la marina mercante española ha progresado y sigue progresando. La disminución de buques no significa decadencia de la marina: significa que el instrumento de trasporte se ha hecho más poderoso; cada buque de vapor que se construye, es una como concentración de varios buques de vela que desaparecen; mientras el velero hace un viaje, el vapor hace tres: además, el segundo suele ser más capaz, y por consiguiente, lleva más carga en cada viaje: por esto, una tonelada de arqueo en aquel no representa más que una tonelada de tráfico, al paso que una tonelada de arqueo en este representa de tráfico cuatro ó cinco veces más; se

ha calculado que un vapor, con un capitán, 2 oficiales y 20 marineros, trasporta al año lo que 10 bergantines con 10 capitanes, 20 oficiales y 80 hombres. No se atienda, pues, al número de buques inscritos, sino al tonelaje que arquean y á la carga que trasportan, y entonces se reconocerá que nos hallamos en pleno período de adelanto. En 1868, los buques de nuestra marina eran los más pequeños del mundo: desde entonces ha aumentado su cabida y su potencia en un 400 por 100. Los buques eran casi todos de vela: en marina de vapor, formábamos á la cola de todas las naciones marítimas: hoy ocupamos el cuarto lugar, y tal vez el tercero. Considerando la cuestión en absoluto, por el número de vapores mercantes y su porte, somos en el comercio del mundo la cuarta potencia naval, no teniendo delante sino á Inglaterra, los Estados-Unidos y Francia. Pero considerándola en relación al número de habitantes, somos la tercera, aventajamos á Francia, pues no llega (en buques de vapor mayores de 50 toneladas) á nueve de estas por cada 1.000 habitantes, al paso que España pasa de 18. En 1868 contábamos por junto 100 buques de vapor con porte de unas 20.000 toneladas: doce años después, en 1880, había triplicado el número de vapores y decuplicado el tonelaje; en los dos años siguientes, crecieron al cuádruplo los buques, y al quindécuplo su total arqueo; y en los meses que van trascurridos del año corriente, ha continuado ese mismo movimiento de progresión, representado ya por más de 34.000 toneladas de aumento (1). Nuestra marina mercante acrecienta sus buques de vapor en una progresión más rápida que la inglesa misma, la cual crece á razón de un 10 por 100 cada año. Y si miramos el conjunto de las dos marinas, advertimos que en 1869 sumaban los buques de vela 430.000 toneladas *de arqueo*, y los de vapor 62.000, ó sea, en total, un equivalente de 678.000 toneladas *de tráfico;* y que trece años después, en 1882, teníamos 236.000 toneladas de

(1) Según los datos de la Dirección de Hidrografía, el alta y baja de la marina de vapor en lo que va del año 1883, es el siguiente: alta, 41 buques con 50.368,55 toneladas; baja, 31 con 16.070,04. Las bajas han sido causadas: 8 por naufragio, 2 por desguace, 3 por venta al extranjero, 1 por resultar menor de 50 toneladas, 17 á consecuencia de haberse revisado la matrícula. La marina de vela ha tenido 52 altas (7.199 toneladas) y 184 bajas (31.812 toneladas).

arqueo en vela y 307.000 en vapor, ó sea, por junto 1.514.000 toneladas de tráfico, y, por consiguiente, que la marina española podía trasportar un 227 por 100 más de carga que en aquella fecha. Y si venimos ahora á la carga trasportada, hallaremos, comparando la marina española de hoy con la marina española anterior á las reformas, que en 1868 trasportaba 1[2 millón de toneladas, y que hoy trasporta 1 1[2 (año 1882); y, comparando la bandera española con la extranjera, que aquella importa y exporta mercancías por valor de 536 millones de pesetas, poco menos que la extranjera, la cual figura solo con 580 millones (año 1881); y fijándonos en la importación, que la española, con 316 millones, aventaja á la extranjera, con 240. Con razón, pues, decía poco ha el *Commercio de Portugal*, ilustrado periódico de Lisboa, lamentando el estado agonizante de la marina mercante portuguesa: «A marinha do commercio hespanhola deixou de ser inscripta em ultimo logar desde que foi reorganisada, passando en pouco tempo a contar em triplo o numero de seus navios. A portugueza, menos feliz, desappareceu de todo do quadro estatistico do commercio maritimo!»

Todavía, á pesar de esto, se insiste en que la marina española ha decaído. En apoyo de esta opinión, se aducen fundamentalmente dos hechos: 1.° Es verdad, se dice, que los trasportes en bandera española, representan un valor casi igual al de los trasportes en bandera extranjera, pero á la Marina no tanto le interesa el valor de sus cargamentos cuanto el número de toneladas que estos pesan; y en tal respecto, nuestra decadencia es visible, pues de los 7 millones de toneladas á que asciende nuestro comercio exterior marítimo, seis han sido cargadas y descargadas por pabellón extranjero, y solo una por español. 2.° También es verdad que las importaciones en bandera española han crecido desde 1868, pero no es á la progresión absoluta á lo que hay que atender, sino á la relación entre el comercio general de España y la industria del trasporte marítimo; y en este supuesto, el retroceso es innegable, toda vez que en el aumento de 500 por 100 que ha experimentado nuestro comercio exterior, la bandera española solo ha participado por un 100 por 100, cuando la extranjera ha

ganado un 400; y si en 1869 correspondía á la primera el 48 por 100 del total, ha ido retrogradando desde entonces, hasta quedar reducido en 1881 al 16 por 100, resultando con esto que el trasporte marítimo ha caído casi entero en manos de extranjeros.

Este último hecho es exacto: el error está en la consecuencia. España es una casa de mucho fondo: detrás de la línea de ciudades marítimas, hay muchas líneas de ciudades interiores: á cada kilómetro lineal de costa, corresponden 238 kilómetros superficiales de campos, minas, selvas, fábricas, talleres, comercios, ferrocarriles, etc.: había, pues, más capitales en tierra que en el mar. Llegó un instante en que todos esos elementos recibieron un impulso común, y entrando simultáneamente en movimiento, era imposible que las industrias marítimas, con los capitales que podía dedicar á ellas la población del litoral, hicieran tan grandes adelantos como las industrias terrestres, ejercidas por la gran masa del país. Así, desde 1868 á 1882, la importación ha experimentado un aumento de 260 por 100 en el carbón y en el cok; de 509 por 100 en los hierros, aceros y herramientas; de 265, en el algodón en rama; 179, en los tejidos de algodón, 474, en la lana en rama; 179, en los tejidos de lana; 515, en el papel; 245, en los cueros y pieles; 283, en las maderas y duelas; 793, en los ganados; 823, la maquinaria; 1.973, las embarcaciones, etc., etc.; — y la exportación, el 345 por 100 los vinos; 173, el esparto en rama; 152, los ganados; 160, las frutas secas; 377, las frutas verdes; 118, las lanas; 310, los metales; 2.114, los minerales; 235, la sal, etc. La necesidad de trasportar mercancías tenía, pues, que aumentar más rápidamente que los medios para satisfacerla; por ley de lógica, imponíase el desequilibrio entre la oferta y el pedido, tanto mayor, cuanto más tiempo durasen los efectos del impulso inicial recibido en común; y si en 1869 había trasportado la bandera nacional el 48 por 100 del peso de mercancías de nuestro comercio exterior, progresando la marina en igual proporción *absoluta* que las demás industrias, pero no más, era natural que en 1870 descendiera la proporción *relativa* del trasporte al 34 por 100, y en 1876 al 28, y en 1878 al 24, y en 1881 al 16. Parece que pierde terreno, que retrocede, y no pasa de ser una ilusión

óptica: la diligencia arrastrada por un tiro que galopa, parece que, en vez de adelantar, retrocede, si se mira desde un tren á gran velocidad, porque cada vez es mayor la distancia que la separa, pero no es porque la diligencia se aparte de él cada vez más, sino porque el tren se aparta cada vez más de ella. En 1868 sorprendieron las reformas á la industria del trasporte marítimo en esta situación: medio millón de toneladas en bandera española y uno y tercio en bandera extranjera; la situación en 1882 es esta otra: uno y medio la primera y siete y medio la segunda. No podía ser de otra manera, y ha sido una fortuna para nosotros que otras naciones hayan tenido marina sobrante para ayudar á la nuestra en la obra de regeneración económica en que estamos empeñados, como han ayudado con otro género de elementos á la construcción de las vías férreas, al desarrollo de la explotación minera, á la exportación en grande de nuestros caldos, etcétera.

He de confesar que no está dicho todo con esto: las cosas no suelen pasar con esa sencillez: los factores que las determinan son muy complejos; obran, además, influjos inconexos que falsean la ley de su producción Ya hemos visto cómo la evolución natural de la marina vino á complicarse con la trasformación súbita del instrumento buque: añadamos la fuerza avasalladora de la tradición y de la costumbre, á la cual, entre otras causas, se debe esa especie de división de trabajo por razón de mercancías entre el pabellón extranjero y el nacional, que es de desear desaparezca pronto. Los marinos españoles trasportan, principalmente, aquellos géneros que, como los granos, la harina, el azúcar, el café, el cacao, el jabón, los tejidos, la seda, el algodón, las frutas, el ganado, etc., concentran un gran valor en poco peso ó en poco volumen; al paso que los navieros extranjeros se dedican, sobre todo, al trasporte de mercancías de gran volumen y poco valor, como los minerales, las maderas toscas, carbón de piedra, cok, esparto, etc. Resulta de aquí que valiendo lo que carga y descarga la bandera extranjera en España poco más que lo que carga y descarga la bandera nacional, lo primero pesa seis millones de toneladas, y lo segundo solo un millón ó poco más. El valor me-

dio de las mercancías importadas en naves españolas (año 1881) es de 646 pesetas tonelada, y paga 76 pesetas por el impuesto de aduanas; la tonelada de mercaderías importadas en naves extranjeras vale solo 144 pesetas, y paga 20 por derechos de arancel. Esto no es de ahora; forma tradición en nuestra marina, y no puede asegurarse que esté próximo un cambio en ese respecto; en 1853 importó la bandera nacional el 4 1[2 por 100 del carbón extranjero consumido en España é introducido por vía marítima; en 1881, el 7 1[2. Y cuenta que ese solo artículo figura en nuestra estadística de 1882 por más de un millón de toneladas, tantas casi como suman la importación y la exportación de toda clase de géneros en bandera española. El resultado de esto es bien fácil de adivinar: los buques españoles tardan más en encontrar carga que los extranjeros, porque el café y la seda abundan menos que el esparto y el hierro; hacen, por consiguiente, menos viajes, cargan menos el buque con relación á su total cabida; gastan más por tonelada de arqueo, y aun cuando el flete sea más subido, difícilmente compensa el superior coste de tripulación, impuestos, interés del capital del buque, etc. Enlázase con esto, en parte (no en absoluto, pues la causa es complejísima, alcanzando, verbi gracia, no poco de la culpa á la legislación arancelaria) otro problema, que debe preocupar seriamente á nuestros marinos: el problema de los viajes redondos. Los navieros ingleses combinan operaciones dobles con tal fortuna, que, por ejemplo, alijan carbón en la Península y cargan sal ó hierro ó frutas ó caldos: los buques de Suecia descargan madera ó bacalao y toman para el retorno minerales. Desgraciadamente, esto no reza con nuestra marina. De los dos viajes de ida y vuelta, casi siempre pierden el uno los navieros españoles: no hay sino ver el gran número de buques que salen en lastre de la Península: de Filipinas á España y de Cuba á los Estados Unidos, la regla es que lleven la bodega cargada de arena ó piedra, que en vez de producir, cuesta dinero. Así, el flete de ida tiene que cubrir los gastos de la ida, los de la vuelta y los del lastre: en tales condiciones es difícil sostener la competencia con la marina extranjera, aun contentándose con una ganancia mínima,

Estos dos hechos tienen una expresión numérica en la relación existente entre el arqueo y la carga. El movimiento marítimo en España estuvo representado en 1881 (números redondos) por unos 10.000 buques españoles con carga, que cubicaban 4 millones de toneladas de arqueo y trasportaron 1 millón de toneladas de mercancías; y unos 14.000 buques extranjeros con 7 1[2 millones de toneladas de arqueo, que cargaron 6 millones de toneladas de géneros. Lo cual significa que de los nuestros, la cuarta parte del buque va con carga y vacías las otras tres, y que en los extraños sucede exactamente al revés. Antes de la trasformación, nuestros marinos cargaban la mitad. Y hay que explicar este retroceso, porque á no considerar más que las cifras en abstracto, resultaría que la oferta de trasporte hecha por la marina española supera á la demanda, y que la intervención de la marina extranjera implica impotencia y languidez por parte de aquella.

El tonelaje de nuestro comercio exterior marítimo ha crecido en catorce años desde 1 3[4 millones en 1868 á casi 9 millones en 1882. Pero este aumento no ha sido uniforme: ha recaído sobre unos artículos más que sobre otros, y aunque en el mar no hay caminos forzados como en la tierra, los hombres los trazan intelectualmente y se habitúan á una derrota fija y á una mercancía determinada con preferencia á cualesquiera otras, y en ellas perseveran, á despecho de crisis y de dificultades, mientras una imposibilidad absoluta no se presenta. Ahora bien; la trasformación casi repentina que ha sufrido el buque, haciéndose más rápido y más capaz, ha debido desorientar á los navieros, que no estaban preparados, y trastornar todos sus cálculos; era difícil, con efecto, acertar de buenas á primeras con la relación en que debían estar la cabida y el costo del buque, el número de viajes que podían hacer, el peso y el volumen de la mercancía que tenían costumbre de trasportar, con las condiciones de los mercados que frecuentaban ó que surtían. Tal vez, en la duda, se han decidido por las grandes cabidas, prefiriendo pecar por carta de más, á lo cual, por otra parte, ha debido contribuír el establecimiento del derecho de descarga, que se devenga por el número de toneladas de peso

que se trasportan en sustitución de los antiguos derechos de navegación que se pagaban por el número de toneladas de registro. Hay que adaptar el buque al mercado; que el mercado al buque no puede ser. Pero esa adaptación que, por punto general, es difícil en todo tiempo, es imposible en períodos de transición, en que los mercados tradicionales se pierden, algunos nuevos se crean y los demás se trasforman, y en que las condiciones del buque se alteran y no se tiene de ellas suficiente experiencia. No sería de extrañar que se hubiese padecido en el mar el mismo error que se ha padecido y se sigue padeciendo en tierra. A nuestra vista se está produciendo un fenómeno digno por todo extremo de llamar la atención. Hasta hace poco, nuestros capitalistas invertían sus fondos, casi exclusivamente, en negociaciones con el Tesoro público, que les ofrecía un interés más alto, aunque menos seguro, que toda otra especulación. El estado de relativo desahogo de la Hacienda disminuyó aquel interés, y coincidiendo esto con un movimiento de iniciativa en los capitalistas, indujo á estos á retirar de los fondos públicos una parte de sus capitales y emplearlos en la industria más sencilla, más segura, más descansada y más accesible á todas las inteligencias, la construcción de casas en las ciudades, natural transición á la edificación de fábricas y granjas. Pero al proceder á la realización de este pensamiento, han invertido los términos del problema, han sido víctimas de un espejismo; han creído que las habitaciones lujosas y de precio para las clases acomodadas rentarían más que las modestas y baratas para las clases menesterosas, y en tal equivocada creencia, se han dado á levantar casas monumentales y barrios opulentos, estrechando cada vez más á las familias pobres en sus infectas zahurdas de los suburbios, provocando una crisis dolorosa de que son víctimas todas las clases de la población, y no logrando á la postre obtener de sus capitales así colocados, sino la mitad del interés que pudieran haber producido. Tal se me antoja que ha sucedido también en la construcción naval. El interés individual es muy avizor, pero también á las veces padece alucinaciones, que son verdaderas enfermedades contagiosas. Acaso los navieros han construído demasiado en abstracto, aten-

diendo exclusivamente al instrumento de trasporte y nada á la relación en que ese instrumento había de estar con las condiciones del mercado á que se proponían concurrir ó del comercio que se proponían ejercer, y han excedido la justa medida, engendrando esa desproporción entre el arqueo y la carga que tanto llama la atención. Porque si no habían de extender sus carreras más allá de los depósitos europeos, ni abrir sus bodegas á otros géneros que los coloniales, con vapores de una mitad ó de un tercio de cabida tenían bastante; y si, por el contrario, construían vapores de gran capacidad, había que desertar los caminos trillados y aventurarse por nuevos mares, frecuentar los puertos del mar Rojo, de la China, del Japón, del Africa austral, de los Estados Unidos, de la América del Sur, reclamando de los poderes públicos el libre acceso de las costas que continuaban para ellos en entredicho, y democratizar su tráfico admitiendo á flete el carbón de piedra, el cok, la calamina, la fosforita, el mineral de cobre, la mena de hierro, el plomo, la sal, el esparto, el abacá, las melazas, el arroz bruto, las semillas de algodón, etc., exigiendo del Gobierno la libre entrada en la Península de aquellos productos elaborables que la tienen cerrada por nuestro absurdo régimen aduanero. Luego, había una multitud de pequeños mercados circumpeninsulares poco frecuentados, y de industrias marítimas todavía vírgenes, con las cuales debió ponerse en relación el material de la nueva marina, cosa tanto más hacedera, cuanto que en España, y muy particularmente en Vizcaya y en Cataluña, es caso común hallarse fusionada la industria mercantil con la del trasporte, no navegando los buques á flete, sino por cuenta propia, con un capital impuesto por el naviero, y tal vez algunos accionistas, el cual se entrega en especie, frutos ó manufacturas, al capitán, para que, como corredor, lo administre y negocie con él, y siendo en tal concepto la nave una factoría ambulante. Me explicaré con ejemplos.

De Suecia y Noruega, de Dinamarca, de Francia, de Inglaterra y de Portugal, importamos cada año (sin contar las cuantiosas cifras del consumo de Cuba y Puerto Rico) 41.000 toneladas de bacalao y pez palo con un valor aproximado de 71 millones de

reales (año 1882), y solo 2.600 toneladas de pescado fresco con un valor de millón y medio (año 1881). Pues bien: poniendo en explotación las pesquerías canarias que España posee como quien dice á las puertas de su casa, podrían ocuparse algunos centenares de buques de 40 á 50 toneladas en la recolección, y muchísimos otros en el trasporte, cuyo monopolio ejercerían en España, como comercio de cabotaje, desenvolviendo en gran escala el consumo del pescado, así fresco como salado, ofreciéndolo de mejor calidad y un 50 por 100 más barato que el extranjero, prestando un servicio eminentísimo á la población española, doliente de anemia por la carestía de los alimentos, y abasteciendo abundantemente, y con gran provecho suyo, los mercados de Portugal, Italia, Francia, Senegal y Argelia. Ya que los vascongados no supieron buscar en ese mar de Berbería una compensación á la pérdida de Terranova, los catalanes, andaluces y levantinos debieron haberla buscado ahora á la pérdida de otras carreras por las cuales suspiran todavía, pero que no volverán más. Lejos de eso, han preferido construír grandes embarcaciones para que hicieran oficio de pequeñas en las carreras y trasportes consuetudinarios, dejando en punible abandono dichas pesquerías y creándonos el peligro de que un día nos sorprenda la noticia de que las han tomado en usufructo por propia autoridad, como bienes nullius é inocupados, los ingleses, los franceses ó los americanos, cansados de sufrir las nieblas y las borrascas de Terranova.—En el Rif, al abrigo de nuestros cañones de Melilla, á la vista de nuestras costas, ha principiado á desarrollarse un comercio de importación y exportación, que hoy representa 11 ó 12 millones de reales, pero que puede tomar y pudiera haber tomado ya á estas horas proporciones infinitamente mayores. Pues bien: ese comercio, que tan indicado estaba para los navieros españoles, redunda casi exclusivamente en beneficio de los franceses, que dedican algunos vapores á él; siendo tal el desvío y el apartamiento de los nuestros, que en un año han entrado en la bahía de Melilla, procedentes de la Península, 264 toneladas de mercancías tan solo, con 8.500 duros de valor, sin que haya salido un solo céntimo de retorno con destino á nuestro país.—En Ceuta, en Tánger, en

Larache, en Rabat, en Casablanca, en Mazagan, en Safí y Mogador, enfrente de nuestras costas, en comunicación con los heliógrafos de Tarifa y Algeciras, entran y salen anualmente mercancías por un total de 200.000 á 300.000 toneladas y 200 millones de reales. Pues bien: ese comercio, en que hasta la vela nacional podía competir con el vapor extranjero, está casi entero en manos de ingleses y franceses; los españoles figuran en él por toda participación con un 1 por 100 á lo sumo (2.000 toneladas, y aun parte de él en bandera extranjera), cuando debieran haberlo acaparado hace mucho tiempo por las facilidades que presentaban la vecindad del país y la naturaleza misma de los géneros importados (tejidos de algodón, azúcar) y exportados (cereales, lana, pieles). En Mazagan hay tres casas mallorquinas, dos de las cuales son comerciantes y navieras á la vez, y no temen la competencia del extranjero. Se trata de un mercado que está más cerca de España que España misma (desde Tánger á Sevilla ó á Barcelona hay menos distancia que desde Santander), y esta condición constituía para nuestros navieros un monopolio natural. Con razón dice el Sr. Jiménez, en carta desde Tánger: «Se me asegura por personas muy conocedoras del asunto, en el cual llevan dilatada experiencia, que una compañía de vapores españoles entre Marsella, Barcelona, Valencia, Málaga, Gibraltar, Tánger, demás puertos de la costa marroquí y Canarias, derrotaría infaliblemente á la compañía Paquet, que con la inglesa de Mersey ejerce el monopolio del comercio en la costa marroquí.» Ahora principia á pensarse en esto; pero es una desgracia que no se haya pensado antes. El Mogreb está tan lejos de nosotros, mercantilmente hablando, como la China: debieron recalar á sus puertos 600 ó 1.000 buques españoles, y entraron 60 en todo un año. Así, el apego exagerado de nuestros navieros á lo tradicional, la falta de flexibilidad para plegarse á las exigencias de los tiempos, la anestesia, nunca bastante llorada, de su antiguo genio mercantil, que provocó el Estado con irritantes y absurdos privilegios, han esterilizado para nosotros el tratado de comercio de 1861, y, lo que es peor, han destruído hasta en su raíz la obra de Wad-Ras.

Pudiera acumular ejemplos sobre ejemplos: Palermo, Génova, Liorna, Trieste, á dos pasos de Cataluña, y sin embargo unidos á Barcelona por vapores extranjeros, que les llevan productos españoles, sin que muevan á nuestros navieros las continuas excitaciones de los respectivos cónsules,—suministrarían á mi tesis argumentos no menos decisivos que los anteriores, traídos de las costas de Africa; pero con ellos basta, sin necesidad de más esforzarlos.

Resulta, en conclusión, de lo que precede que la marina ha atravesado una crisis gravísima, efecto de una doble causa: la trasformación radical del buque, que ha obligado á los navieros á renovar su material flotante, dedicando á esa atención cuantiosos capitales, y la abolición de los privilegios con que el Estado les aseguraba fletes á cubierto de toda competencia. Los armadores de otros países tenían efectuada ya esa trasformación cuando todavía perseveraban los nuestros en sus antiguas embarcaciones: la supresión del derecho diferencial de bandera vino en buen hora á despertarlos con ruda sacudida, llamándolos á la vida del progreso y haciéndolos hombres de su siglo. Por esto tuvo que ser la crisis más angustiosa de lo que hubiera sido sin aquella fatal é inevitable coincidencia.

Por fortuna, esa crisis la tienen ya dominada nuestros navieros, y no hay peligro de que retoñe ó se reproduzca. Todavía, sin embargo, aunque vencida en su raíz, siguen obrando algunos de sus efectos, y es obligación de los poderes públicos adoptar cuantas medidas sean conducentes á facilitar la transición y apresurarla, é imprimir á esta industria un impulso vigoroso que la haga adelantar desde hoy en progresión geométrica, á ser posible, y no aritmética como hasta aquí. Lo que puede ser nuestra aspiración inmediata en este respecto, hélo aquí condensado en una fórmula, sin exagerar cifras; *un movimiento comercial marítimo de* 15 *millones de toneladas: participación de la bandera española en él por un* 33 *por* 100, *cuando menos*. Para lograr estos fines, no necesitamos pedir protecciones artificiales, sino justicia. Nada de memoriales implorando gracia; demanda ordinaria, ejercitando la acción de pedir lo suyo. Nada de derecho diferencial de bandera,

que ya no resiste á la crítica de la razón ni á la prueba de los hechos; nada de recargo á las procedencias indirectas, que sería escupir al cielo, envolviendo al gran cabotaje nacional en una segunda crisis, no bien vencida la primera; nada de primas á la navegación ni á la construcción, que el contribuyente no podría pagar sin que se agravasen dolencias seculares en cuya convalecencia acaba de entrar á duras penas. La asistencia del Estado debe revestir formas diferentes, relegando esas al panteón de las instituciones muertas. Ya queda anunciada la parte que, á mi entender, deben tomar los navieros mismos en la obra de la regeneración de la marina mercante. Vengamos ahora á la del Estado.

Medidas generales de fomento

Por la relación existente entre el fin jurídico y los demás fines de la vida, desempeña el Estado funciones tutelares y reguladoras, de carácter general y forma negativa, unas, con que contribuye al mantenimiento de la paz interior, á la garantía de la libertad personal y á la realización del bien común; de carácter particular, otras, con que favorece positivamente el desarrollo de determinados órdenes de finalidad, la vialidad, el comercio, la agricultura, la educación, etc., ninguna de las cuales afecta de un modo directo á la marina, pero que la alcanzan por vía de influjo mediato, y que constituyen, por lo mismo, otros tantos medios indirectos de fomentarla. No ha estado, seguramente, en el ánimo de la Comisión organizadora someter á debate tal género de medidas, y no debe pararse en ellas el ponente que suscribe. Unicamente de pasada apuntará las principales, para memoria.

Por lo pronto, la multiplicación de las vías interiores de comunicación y la rebaja y unificación de las tarifas de ferrocarriles, se traduce en un aumento inmediato de fletes para la marina. Facilitan el trasporte de productos y primeras materias nacionales hacia el exterior, y de primeras materias y productos extranjeros hacia el interior. Hace posible el consumo de maderas del

país, más baratas que las importadas de países remotos, en la construcción naval. Equilibra las condiciones de lucha entre los trasportes internacionales marítimos y los terrestres, atrayendo hacia la costa una parte del tráfico que se hace por las fronteras de tierra, librando v. g., á los puertos de Santander y Bilbao, de la competencia artificial que les hacen los puertos de Burdeos y de Lisboa.

El fomento de los riegos influye sobre la marina de dos modos principalmente. Aminoran la proporción de cosechas perdidas crecen los rendimientos, aumenta el bienestar de la población multiplícase la población misma, y por lo tanto, el consumo y el tráfico internacional. Se trasforma el cultivo cereal en cultivo pratense y arbóreo, y como consecuencia, la producción de frutas y de carne para la exportación, tan importante ya en la actualidad, pero llamada á un desarrollo diez ó doce veces mayor para el día en que una política *hidráulica*, verdaderamente nacional, haya emancipado de la sequía á nuestros labradores. La siguiente cifra podrá dar idea de lo que digo. Exporta España frutas secas y frescas (naranjas, manzanas, almendras, avellanas, uvas, pasas, etcétera), por valor de 235 millones de reales (año 1882). Los Estados Unidos cosechan y preparan en inmensos secaderos industriales, frutas (manzanas, melocotones, peras, etc.) por valor de 3.200 millones de reales, cifra igual á la mitad del valor del trigo producido en toda la Unión.

La reducción, siquiera gradual, de los tributos, en un país donde están todos tan subidos, constituye una de las medidas más eficaces y de más inmediata virtud para fomentar las industrias agrícolas, fabriles y manufactureras, y como consecuencia, el trasporte, que es el común denominador de todas ellas, y con ellas decae ó se levanta. Por lo demás, la marina comparte con las restantes industrias la triste condición á que se halla sujeto aquí el trabajo en sus relaciones con el fisco, y purga con ellas las culpas de la mala administración de más de un siglo. Pero aparte la cantidad, en que la marina no se halla más ni menos castigada que los otros ramos de producción, padece en mayor grado que ellos por lo que respecta á la forma: me refiero á la extraña

diversidad de pagos, que recuerda el sistema tributario de pasadas centurias. Más que rebajar la suma total de impuestos que pesan sobre ella, urge unificarlos, refundir los sumandos, obedeciendo al impulso iniciado en 1868; suprimir algunos, á todas luces injustos; reformar radicalmente los aranceles consulares; declarar libre el practicaje; reducir el tipo de adeudo en las aduanas por introducción de buques extranjeros; establecer los beneficios que se otorgaron á la marina mercante al suprimirse el derecho diferencial de bandera, como medio de facilitar la transición, etc.

No influye menos eficazmente el desarrollo de la educación popular, y muy particularmente, el de la técnica, mediante la generalización de las escuelas de artes y oficios, en cuanto por ellas se enriquece el caudal del sentido común y de la cultura general primaria, con una suma de conocimientos científicos y de aplicaciones elementales que preparan la inteligencia del pueblo á recibir en buques, academias ó astilleros la instrucción especial que requiere el ejercicio de las industrias marítimas. Esta propedéutica será tanto más necesaria, cuanto más se perfeccione el material y más difícil se haga su manejo. Si todavía no la echamos de menos, es porque las reformas nos han sorprendido con un mal más inmediato: el atraso ó imperfección de la que podría llamarse Facultad naval. Carecemos de maestranza para la construcción de buques de hierro; adquiridos los vapores en el extranjero, carecemos de maquinistas idóneos para servirlos; sobran pilotos de título para todos los mares, pero su educación es anticuada y peca de insuficiente y de especulativa. Es urgentísimo reformar los programas de las escuelas de náutica, ampliar algunas de sus enseñanzas (v. g. geografía y lenguas), dar á otras carácter menos teórico, más de aplicación (física, mecánica del vapor, meteorología): hay que adicionar algunas, como la de legislación marítima y aún la de comercio, más necesaria que en otros países en el nuestro, donde buque y cargamento suelen constituír una sola propiedad, juntándose en el capitán de la nave el doble carácter de segunda mano que comercia y tercera que trasporta: hay que exigir á los alumnos mayor número de

viajes, así en vapores como en veleros, antes de admitirlos á examen para título; hay que combinar la asistencia al aula con la estancia en los grandes talleres de la industria, y enviar todos los años á los establecimientos más acreditados de construcción naval del extranjero, principalmente de Inglaterra, ingenieros y maestros, á fin de formar un plantel de directores de fábrica á la altura de las necesidades de la época.

Dejando en este punto la enumeración de los medios de carácter general que pueden ponerse en juego para fomentar la marina mercante, pasaremos á los especiales, clasificándolos con relación á los distintos momentos que cabe distinguir en la vida de la marina: 1.° Constitución del material flotante; 2.° Constitución del material fijo; 3.° Funcionamiento del material flotante; 4.° Funcionamiento del material fijo; 5.° Protección en el exterior. Lo primero suscita la cuestión de la hipoteca marítima, abanderamiento de buques construidos en el extranjero, etc. Lo segundo, el aumento y mejora de puertos, muelles, faros, etc. Lo tercero, el fomento de los fletes, autorizando el comercio de tránsito y colonizando nuevos territorios; la libertad sin limitación de las industrias marítimas, y, por tanto, la remoción de todo género de trabas en punto á dotación de buques; el establecimiento de depósitos flotantes de carbón, etc. Lo cuarto, la desmilitarización del régimen de los puertos; la codificación de las leyes y reglamentos de marina; la simplificación de las Ordenanzas de aduanas, etcétera. Lo quinto, la creación ó reconstitución de la marina de guerra.

De todos estos problemas, me detendré en los que tengo por más esenciales ó de más urgente resolución.

Medidas especiales de fomento

1.—Hipoteca marítima

Quéjanse los navieros de que, llegado el momento de la trasformación del material naval, los capitalistas españoles no han acudido en su auxilio, como acudieron á los suyos los capitalistas

extranjeros, y que habiendo tenido que sostenerse con sólo los recursos de que disponían las industrias marítimas, no han podido desenvolverse lo necesario para competir con los extranjeros, que tuvieron crédito en abundancia á un interés muy módico. El hecho es cierto, pero la acusación injusta: no estaba España tan sobrada de capitales que de repente, en un mismo día, pudiera acudir á la regeneración de su marina mercante, y á la construcción de sus vías férreas y carreteras, y al afianzamiento del régimen parlamentario, sosteniendo costosísimas guerras civiles, y á la trasformación de la maquinaria de sus fábricas, y á la sustitución de sus cultivos, y al desarrollo de la explotación minera. En todo ha sido preciso debutar con capitales extranjeros, y no había de eximirse de esta necesidad la marina mercante. El mal está en que el legislador ha hecho mucho por ahuyentarlos y nada para atraerlos.

La escasez y la carestía de capitales que padece nuestra marina, nace, principalmente, ó al menos, en buena parte, de la falta de un régimen hipotecario que descanse sobre la garantía real de las naves. La legislación de 1861, considerándolas como muebles, no hizo mérito de ellas, y cuando se intentó inscribirlas en prenda de un préstamo á la gruesa, la Dirección general del Registro de la propiedad ha establecido jurisprudencia declarando que, según el espíritu de la ley, tales bienes no son inscribibles. Al suprimir el derecho diferencial de bandera se derogó el artículo 592 del Código de Comercio, consagrando en principio la facultad de hipotecar los buques en el decreto ley de 22 de Noviembre de 1868; pero en los quince años que han trascurrido desde aquella fecha, nuestros partidos políticos, regidos por oradores más que por estadistas, no han tenido tiempo para desarrollar y reglamentar una institución cuya brillante historia parece imposible que no haya fijado la atención del país antes de ahora, y cuya hoja de servicios da la medida de lo que puede aguardar de ella la marina española.

En Inglaterra se halla en vigor desde 1854, y es opinión general que ha contribuído en primer término á elevar la marina inglesa al grado de asombrosa prosperidad que hoy alcanza con

sus 40.000 y pico buques de vela y de vapor, que representan un capital flotante de 25.000.000.000 de reales. Hace pocos años se calculaba que más de la cuarta parte de los buques ingleses estaban hipotecados á la seguridad de un crédito: calcúlese, por aquí, la inmensidad de recursos que los armadores han debido encontrar por medio del «mortgage». Prusia la introdujo en el Código de comercio de 1861; Italia en el Código naval de 1865, habiendo sido la medida tan eficaz, que en cinco años aumentó su total arqueo la marina en 300.000 toneladas, desde 815.000 á 1.123.000. Cuando en 1873, la Asamblea nacional francesa, alarmada al ver el estacionamiento de la marina mercante, la cual se iba quedando detrás de la alemana y de la italiana, nombró una comisión que estudiase las medidas que debían adoptarse para poner remedio á aquel estado de cosas, dicha comisión, después de maduro estudio, vino á proponer el establecimiento de la hipoteca marítima, la creación de un Banco de crédito naval y la pronta terminación de las obras de los puertos. La hipoteca marítima se halla ya instituida en Francia desde 1874, como en Suecia, como en Dinamarca, como en los Estados Unidos, etc.

Los navieros españoles han representado al Gobierno muy recientemente, solicitando, entre otras cosas, que se legisle el crédito marítimo sobre hipoteca de las naves. El Congreso de Geografía Mercantil debe apoyar tan justa demanda. Lo que se ha hecho por las industrias terrestres, debe hacerse por las industrias marítimas. La marina posee en material flotante un capital de 1.000.000.000 de reales, y es, cuando menos, una injusticia, además de una gran torpeza fiscal, el negar á los navieros los medios legales de utilizar tan excelente base constitutiva para procurarse crédito; y que mientras el labrador y el fabricante pueden hipotecar sus tierras y sus fábricas, y el comerciante warrantar sus mercaderías, y el banquero dar en prenda su cartera, pignorar los valores de Bolsa, las acciones y obligaciones de ferrocarriles, etc., sólo el naviero se halle desamparado por la ley, privado de levantar su industria con tan poderosa palanca como es el crédito. Urge sobremanera establecer el Registro de la propiedad naval, donde se inscriban los títulos justificativos del

dominio, las compras-ventas, hipotecas, embargos, apoderamientos, etc., huyendo del sistema complicado y formulario vigente en el actual Registro de la propiedad terrestre, inspirándose en la ley inglesa *Merchant shipping act* de 1854, y sobre todo, hasta donde sea posible, en los principios que informan la *registration of title* de la propiedad inmueble en Australia.

2.—Mejora de los puertos

Hay costas más comerciales y menos comerciales. Para que una nación sea marítima, mercantilmente hablando, no basta que su territorio tenga contacto material con un Océano; es preciso que sus costas sean rasgadas, que se abran en ellas esos senos abrigados, de naturaleza mixta, donde las tierras avanzan en el mar y el mar penetra en la tierra, y el carro y la locomotora salen al encuentro del buque, y el buque va al encuentro de la locomotora, trasformándose el trasporte marítimo en terrestre, y viceversa, y haciéndose continuación el uno del otro. De esos senos, los hay que son obra exclusiva de la naturaleza, rías ensenadas, radas, abras, etc.; otros los abre el hombre á fuerza, de draga y de barrenos. Pues bien; España, que no ha sido de las regiones más favorecidas por la naturaleza, ha sido de las menos favorecidas por el arte. Cuéntanse en la Península 126 fondeaderos ó puertos naturales, 30 puertos artificiales terminados y 27 en construcción, con más seis de refugio. Es bien poco para un perímetro marítimo tan extenso como el de España: contando los que están en construcción, salimos escasamente á razén de un puerto y dos fondeaderos por cada 33 kilómetros de costa. Urge, pues, emprender la construcción de los 36 puertos que hay en proyecto, para que nuestras naves tengan más sitios donde abrigarse y donde ponerse en comunicación con tierra.

Todavía, sin embargo, hay algo más urgente que construir nuevos puertos, y es ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los existentes. España se halla adelantada en punto á alumbrado marítimo, y no es mucho lo que en este capítulo tendrá que corregir ó aumentar; pero sus puertos no respon-

den ya, ni con mucho, á la importancia que va cobrando el tráfico internacional. Son pobres en muelles y cargaderos, en aparatos de carga y descarga, en aljibes para la aguada, en depósitos flotantes para el repuesto de carbón, tinglados, etc.; son muy pocos los que tienen varaderos y diques para las reparaciones; carecen los más de almacenes con franquicia temporal de derechos para las mercancías; solo uno se halla dotado de luz eléctrica para facilitar la entrada y salida de buques durante la noche; y el material flotante de limpia es insuficiente para las necesidades ordinarias del dragado y demás.

La falta de muelles y de grúas de vapor para la carga y descarga rápida de las mercancías obliga á los buques á permanecer semanas, acaso meses, en el puerto aguardando turno, ó á trasbordar el cargamento á botes y barcazas, lo cual, además de restringir directamente el tráfico disminuyendo el número de viajes, recarga los géneros trasportados con gastos de trasbordos, demoras y estadías. Ese recargo, añadido al no despreciable que supone la paralización impuesta por nuestra defectuosísima legislación cuarentenaria, coloca á los navieros españoles en condiciones muy desventajosas para competir en fletes con los navieros de otros países. Desgraciadamente, este género de obras se desarrolla con demasiada lentitud: desde 1873 á 1881, apenas si se ha construido un kilómetro de muelle por año. Ni podía ser otra cosa, dado el presupuesto: en diez años, desde 1872 á 1882, se ha gastado en los puertos de la Península é islas adyacentes á razón de 9 millones de reales anuales por todos conceptos, reparación, conservación y construcciones nuevas, no habiendo correspondido á estas últimas, con inclusión de la limpia, sino 2 millones de los 9. Hay que reforzar, pues, el presupuesto de Fomento, activar la construcción de muelles en proyecto, y suplir mientras tanto su falta, en lo posible, por medio de pontones.

No es menos urgente proveer los puertos de esos indispensables auxiliares de la navegación que se llaman diques y varaderos, donde se verifican las reparaciones y carenas de los buques y limpieza de fondos. La falta de ellos es punto menos que absoluta en España, principalmente para buques de hierro. Con esto, los

más se van á carenar en el extranjero, perdiendo en viajes de ida y vuelta caudales que á la larga son de consideración, y desigualándose una vez más las armas con que luchan los navieros extranjeros y los nacionales.

He dicho que hay que reforzar la partida del presupuesto nacional destinada á obras de puertos, pero no debe limitarse á esta sola recomendación el Congreso: es indispensable, además, consagrar en la ley de puertos el principio de completa descentralización. Ya que el Gobierno central no dedique á obras marítimas las grandes sumas que son necesarias, al menos no impida que lo hagan las Diputaciones, los Ayuntamientos y las Juntas de puertos, dictando medidas imprudentes, como la supresión de ciertos impuestos de navegación. Se ha iniciado ya un movimiento en este sentido, y, lejos de ahogarlo en sus comienzos, el Gobierno lo debe estimular. Tal Ayuntamiento, como los de Elanchove y de Laredo, han gastado 40.000 y 75.000 duros respectivamente en ensanchar y mejorar sus puertos sin subvención alguna del Estado ni de la provincia; tal Diputación, como la de Guipúzcoa, ha invertido 56 millones de reales en obras de puertos, como el de Pasajes; tal Junta de Puerto, como la de Barcelona, tiene en circulación, obligaciones por 64 millones. Pero todavía esto es una parte mínima de lo que hay que hacer: esa misma Diputación y esa misma Junta necesitan gastar dos tantos más; ese mismo movimiento tiene que propagarse á las demás provincias; y para esto es preciso dejar á las Corporaciones locales la facultad de determinar los impuestos, ó los recargos, ó los arbitrios que estimen convenientes con destino á las obras de ensanche y mejora de sus puertos, en la seguridad de que, por propio interés, se guardarán de extremar á tal punto los tipos de esa tributación, que ahuyenten de sus puertos el tráfico mismo que tratan de atraer y servir.

3.—Política arancelaria expansiva

Las reformas de los aranceles de aduanas en sentido liberal, abaratan los artículos extranjeros, desarrollan las importaciones, activan la producción nacional, y, como efecto, y al propio tiem-

po como condición, robustecen y acrecientan el comercio de exportación, y encuentra la marina fletes abundantes tanto á la ida como al retorno. Así, se ha visto á los navieros y consignatarios instar la celebración de tratados de comercio con diversas naciones, y reclamar el establecimiento del cabotaje entre las Antillas españolas y su metrópoli, no solo para los buques, sino también para los cargamentos, reduciendo gradualmente, hasta desaparecer del todo, los derechos arancelarios que pesan sobre el café de Puerto Rico y sobre el aguardiente y azúcar de Cuba, á fin de no tener que retornar en lastre ó á media carga.

Esas reformas y esos tratados son la llave maestra con que nuestro Gobierno puede abrir á la bandera nacional las puertas de medio continente: los Estados Unidos del Norte de América, cerrados indirectamente á nuestros buques en concepto de represalia. Por favorecer á unos cuantos industriales peninsulares, se prohibió el acceso de las harinas americanas á los mercados de Cuba; y los Estados Unidos, pagando en la misma moneda, recargaron en un 10 por 100 *ad valorem* las procedencias de Cuba en bandera española. Con esto, los buques de nuestro país que van á recoger carga á los puertos de la América del Norte, en vez de llevar 25.000 toneladas de azúcar y 16.000 de abacá, llevan lastre de piedra y arena, contraflete gravosísimo, para el cual no existe compensación.

Nuestros gobernantes deben imponerse como norma de conducta no provocar represalias, ni castigar á nadie con ellas; pues en última instancia, siempre viene á ser víctima de tan absurdas medidas la marina propia. Respeto á los intereses ajenos, para que los demás respeten los nuestros, y nunca proceder por primeras impresiones ni por cálculo precipitado, sino con gran mesura y prudencia, antes de poner las manos en los aranceles de aduanas ó en los de consumos con ánimo de recargarlos: el menor retroceso hacia el sistema prohibitivo, siembra la alarma y la confusión entre los navieros, y paraliza corrientes de vida que se habían iniciado bajo la garantía de un estado de cosas, cuyo cambio nadie reclamaba ni podía nadie prever. De más estaría la recomendación, supuesto que el Congreso la haga, si á nuestra

administración enseñara algo la experiencia; que la tenemos bien dolorosa en sucesos recientes. Recordemos á Venezuela; recordemos á Cuba.

Espontáneamente, sin extrañas protecciones ni fomento oficial, el comercio de vinos con la República venezolana se había desarrollado en proporciones considerables: se habían creado marcas especiales acomodadas al gusto de aquel país, y estaban ya muy acreditadas; los armadores habían construído buques con quilla plana, á propósito para franquear la barra de Maracaibo. Al reformar los aranceles nuestro Gobierno en 1877, tuvo la mala inspiración de recargar de un modo indirecto los cacaos de Venezuela respecto de los de Guayaquil, y el Gobierno de Venezuela, en represalia, recargó los vinos de España con relación á los de Burdeos, pero en una proporción tal, que equivalía á prohibir su entrada en absoluto. Con esto, las casas de comercio de Cataluña, Alicante y Andalucía que se dedicaban á ese tráfico, y los navieros que habían comprometido capitales cuantiosísimos, se vieron sorprendidos repentinamente con esa interrupción violenta é inesperada de las relaciones comerciales, ya entonces prósperas, con Venezuela, cabalmente fundadas en la importación de cacao y exportación de vino. La marina perdió esa carrera, con que se iba reponiendo de la pérdida de otras anteriores. Luego, tan fácil y pronto como había estado el Gobierno para hacer el mal, se mostró remiso y lento en remediarlo. Cuatro años después, en 1881, se celebró un tratado restableciendo las relaciones mercantiles entre las dos potencias; ese tratado debía regir desde 1.° de Abril de aquel año, y en esta previsión, el comercio de la Península hizo con anterioridad grandes remesas de caldos y otros artículos á Venezuela; desgraciadamente, el abandono característico de nuestro Ministerio de Estado dilató más de lo debido la terminación de las negociaciones ó la firma y publicación del tratado, y las mercancías que habían llegado á Venezuela no pudieron disfrutar las ventajas de los aranceles convenidos; y otra vez resultaron perjudicados los comerciantes y navieros, y otra vez se desanimó el tráfico que, con tan buenos auspicios, volvía á recobrar su movimiento.

Algo semejante ha sucedido hace pocos meses en el mercado de Cuba. Una de las principales fuentes de tráfico que proporcionaba fletes á nuestros navieros, era la exportación de caldos á Cuba: cada año llevaban á aquella Antilla 100.000 pipas de vino común, con un valor de 70 millones de reales. A su entrada en la isla, devengaba la Hacienda por derechos de consumo 11 reales por pipa solamente, con lo cual resultaba el artículo bastante barato para que pudieran usarlo aun las clases menos acomodadas. De pronto, sin que nada justificara tal medida, la ley de presupuestos de Cuba eleva aquel derecho á 280 reales, y se esparce la alarma en los centros barceloneses, porque el vino, con tal recargo, se hace artículo de lujo, accesible sólo á las clases ricas, y, por tanto, ha de reducirse á menos de la mitad la exportación, trastornándose con esto los cálculos y las previsiones que los navieros y negociantes fundaban en la persistencia de ese tráfico y en su paulatino aumento, y recibiendo un nuevo golpe sobre el que ya había recibido con el aplazamiento indefinido de la cuestión arrocera nuestro comercio con las Antillas, y de rechazo nuestro comercio con los Estados ibero-americanos, hoy todavía apoyado en aquél. No es mucho, pues, que los navieros hayan reproducido las representaciones que en 1881 elevaron al Gobierno con motivo del tratado de Venezuela, condenación la más explícita de esa política neumática que en vez de sumar resta, que en vez de atraer repele, y que parece gozarse en ir esterilizando cuantos gérmenes de prosperidad consigue sembrar por el mundo, á costa de increíbles esfuerzos, la renaciente marina nacional.

Todavía ofrece otra ventaja la política que recomiendo, y es que exterioriza los productos de la industria nacional, obligando á los fabricantes á abrirse mercados fuera del propio territorio. Decía el cónsul de España en Túnez, en su Memoria de 1879: «Empiezo esta breve reseña echando de menos, como en la Memoria del año anterior, la presencia de nuestros buques en estos puertos, y la falta absoluta de relaciones mercantiles con España, sin que hayan ocurrido nuevas circunstancias que corrijan mis apreciaciones acerca de las causas de este constante alejamiento nuestro, que, como lo explicaba entonces, he de explicarlo ahora por

la hipótesis de que nuestra producción no alcanza todavía proporciones tales que sea indispensable buscar nuevos mercados para ella, ó bien que faltan el propósito ó los medios de buscarlos, etc.» ¡Naturalmente! ¿Para qué irían á buscar mercado en Túnez ni en otra parte alguna, en beneficio propio y de la marina mercante, si una legislación inicua vincula en ellos el mercado de la Península con grave daño de diez y seis millones de españoles?

4.—Admisión temporal

No basta abrir las costas y fronteras de la nación para los productos extranjeros que han de consumirse en el interior, y las costas y fronteras de los demás países para los productos nacionales que pueden necesitar ellos: con esto sólo, el trasporte marítimo se mueve por necesidad en un círculo relativamente muy limitado, y no lo veríamos adquirir nunca las proporciones que España, por su situación y por su riqueza, tiene derecho á esperar. Es preciso, no diré fomentar—esto sería pedir demasiado á nuestros Gobiernos—sencillamente permitir el comercio de tránsito, autorizado ya en todo Europa menos en España. Es el comercio que proporciona mayor tonelaje de carga á la marina mercante, á tal punto, que hay puertos como el de Marsella, que de los cinco millones de toneladas que representa su comercio internacional, debe los cuatro á la reexportación, y países, como Inglaterra, que los 11 millones de toneladas de productos que recibe de la India, son en su mayor parte comercio de tránsito.

Reviste éste dos formas distintas, según se limite á tener en depósito la mercancía, ó se extienda á elaborarla: su base común es la franquicia de derechos de aduanas mientras el producto no sea consumido en el interior. Los *depósitos comerciales* tienen por objeto almacenar productos importados que no han de sufrir ninguna transformación (café, cacao, aceite, azúcar refinado, especias, etc.), con destino á ser reexportados al extranjero en el mismo estado natural en que se introdujeron. Con el régimen de la *admisión temporal* se modifican ó manipulan productos importados en bruto, á fin de reexportarlos luego que hayan sufrido la

primera transformación industrial. Fomentan la riqueza del país en un doble sentido: proporcionando fletes en abundancia á la marina mercante, y dando el ser á multitud de industrias intermediarias, el descascarado y limpia del arroz, la extracción de aceite de sésamo y otras semillas oleaginosas, el refinado del azúcar, la molienda de trigo, la fabricación de bujías esteáricas, el estampado de tejidos crudos, el bordado de chales de la India, la purificación del aceite, la fabricación de cordelería, la de conservas para la exportación, con aceites refinados y hoja de lata extranjeros, etc. Cuán grande sea su importancia, se comprenderá bien con un ejemplo: el régimen de la admisión temporal representa en Francia una importación de productos brutos por valor de 320 millones de reales: al ser reexportados, esos productos valen 520 millones, habiendo quedado en manos de los industriales los 200 de diferencia; y entre importación y reexportación, la marina mercante ha tenido que trasportar mercaderías por valor de 840 millones, sin contar otra cifra dos tantos mayor por el azúcar y las semillas oleaginosas que han pasado al régimen de importación libre. Alrededor del puerto de Marsella hay más de 1.400 prensas, que trituran 2 millones de quintales métricos de sésamo, cacahuete, semillas de algodón, etcétera, importadas de Africa y de Asia principalmente. Calcúlese los fletes que eso representa para la marina. Y es lo más doloroso, que muchos de los productos brutos importados proceden de posesiones españolas, y que muchos de los productos elaborados con ellos se reexportan á posesiones españolas también, y á España misma. Arroz de Filipinas ó de la India, que los «rice-mills» del Támesis descascaran y abrillantan y que las naves inglesas llevan á Cuba y traen á España; abacá y nipa del mismo archipiélago, que los alemanes é ingleses trasforman en cordelería para el servicio de nuestras naves y minas; azúcares brutos de Cuba, que naves francesas llevan á las refinerías de Marsella y que naves francesas traen á la Península; aceite de palma, que las naves alemanas llevan de nuestras posesiones de Guinea, y que las fábricas de Alemania convierten en parafina y en bujías para surtir el mercado de nuestras Antillas; semillas oleaginosas de Africa, que los

molinos de Marsella prensan, y cuyo aceite traen buques franceses á Barcelona para fabricar el jabón que exportamos á Cuba, Puerto Rico y la Plata...: la falta de comercio de tránsito es una sangría abierta por donde se escapa la sustancia de nuestro país, que va á infundirse en las venas de Holanda, de Inglaterra, de Alemania, hasta de Bélgica é Italia.

El régimen de los depósitos comerciales es punto menos que desconocido en España. Puede decirse que se ha quedado en el punto donde los dejó el ministro Garay hace setenta años. Hay cinco en España (Barcelona, Cádiz, Mahón, Málaga y Santander), y como todos están administrados por el Estado, no hay para qué decir la actividad del tráfico que se hará en ellos y lo que contribuirán al progreso mercantil de nuestra patria. En 1881 ingresaron en ellos unas 10.000 toneladas de mercancías con valor de 10 millones de pesetas próximamente; menos de una gota de agua para la sed de fletes que siente la marina mercante de España, y gota de agua en la cual todavía cabe una buena participación á la bandera extranjera. Hay que consagrar la libertad completa de instituirlos en todos los puertos. Es verdad que no existen en España bastantes capitales para que en un día se creen los depósitos necesarios á emancipar el comercio nacional de los depósitos europeos; pero alguna vez hay que principiar, y se principiará seguramente sustituyendo por esa institución moderna los decadentes comercios al por mayor, que no pueden sostener la competencia con tales depósitos extranjeros. No tardará en acudir al cebo de la ganancia el espíritu de especulación, tan vivo y despierto de algunos años á esta parte en nuestro país. Ya se dice que se ha constituido una Sociedad con ese objeto, presidida por el Sr. Caula, y que está gestionando cerca del Gobierno.

En diferentes ocasiones han solicitado los navieros que se declarasen de libre introducción, ó con un derecho insignificante, las melazas y azúcares bajos y mascabados de Cuba, á fin de proporcionar á sus buques fletes de retorno, que tan difícilmente encuentran en la actualidad, é introducir la industria de refino en nuestro país, evitando que aquellos productos elaborables va-

yan á alimentar refinerías extranjeras, trasportados en pabellón extranjero también. La petición es tanto más fundada, cuanto que han existido ya en Barcelona fábricas de refinar, y no pudieron resistir la competencia de las fábricas de Marsella, porque el arancel gravaba la primera materia lo mismo que el producto elaborado. Asimismo han apoyado enérgicamente la justa pretensión de la casa Pérez Odriozola, de Santander, para que se le permita la libre introducción de arroces brutos de Asia con franquicia temporal de derechos, á condición de reexportarlos descascarados y limpios á las Antillas, como se hace con el trigo que se trae del mar Negro, que los fabricantes peninsulares lo reducen á harina y los navieros lo reexportan llevándolo á Cuba. Este punto reviste una importancia excepcional para la marina. Cerca de un millón de toneladas de arroz en bruto, procedente de Oriente, han desembarcado en el año último en Europa, y de él, cerca de un millón de sacos han salido de los puertos europeos para el solo consumo de Cuba y Puerto Rico. Este millón de sacos de arroz representa unas 60.000 toneladas de carga para traerlo de Filipinas ó de la India á Europa, y unas 40.000 para llevarlo preparado y limpio de Europa á las Antillas: total, 100.000 toneladas. Fuera de una cantidad insignificante, un 2 ó 3 por 100, todo viene y todo va en bandera extranjera. ¿Por qué? Porque el descascarado y demás manipulación se hace en los países del Norte de Europa, en Inglaterra, en Holanda, en Alemania, en Bélgica, y no en España. ¿Y por qué no se hace en España? Los buques aguardan la orden de partir; las máquinas de limpia, instaladas ya, están prontas á funcionar; pero... falta que haya Gobierno que gobierne. Ahora los navieros ya no se fijan específicamente en este ó en aquel producto, azúcar ó arroz: generalizan la institución: piden «la admisión temporal con franquicia ó devolución de los derechos de los artículos que puedan manipularse por la industria del país.» Ahora bien: ese régimen de admisión temporal, aunque vulgar y corriente en algunos municipios de la Península para los efectos del impuesto de consumos, se ha resistido el Gobierno á admitirlo en la nación para los efectos del impuesto de aduanas, porque, considerando á los funcionarios que él mismo

nombra más inmorales que á todos los demás de Europa, teme que sirva de pretexto al contrabando y sea defraudado el Tesoro. Y cuando se ha visto en la necesidad de abordar la cuestión, envuelta en un caso particular y discutida en un expediente, sea por debilidad de carácter, por influencias extra-parlamentarias, ó por conveniencias de partido, en vez de acometerla de frente, la ha sorteado declarándose incompetente y remitiendo la resolución al poder legislativo, ó lo que es igual, ad kalendas graecas. Esto hace doblemente preciso que el Congreso de Geografía levante su voz en defensa de los navieros, y llame la atención del país y de las Cortes hacia este importante problema de administración, hasta lograr que sea resuelto como reclaman de consuno los intereses de nuestra marina mercante, de nuestro comercio exterior, de nuestras provincias ultramarinas y del Tesoro nacional.

5.—Colonización

Establecida la admisión temporal, Cuba, Filipinas, Guinea, la India y mar Rojo nos brindarán masas de primeras materias, de semillas oleaginosas, de fibras textiles, de cacaos, de azúcares bajos, de arroces brutos, etc.; restablecidas nuestras relaciones con la América del Centro y del Sur, las Antillas, Méjico, Venezuela, Chile, Perú y la Plata nos ofrecerán vastos mercados de esos mismos productos ya manipulados, y se habrán abierto nuevos horizontes á nuestra producción y á nuestra marina. Pero si esto puede servir para vencer la dificultad del momento, tenemos que adelantarnos á las dificultades del porvenir; pues al punto que hayamos alcanzado la cifra de 15 millones de toneladas, se presentará la necesidad de aspirar á la de 30 millones, y así subsiguientemente. ¿Por dónde debemos encaminar nuestras previsiones?

Decía hace pocos años en un escrito el ilustre Lesseps, que todo descubrimiento geográfico va seguido inmediatamente de un progreso marítimo y comercial, y fundado en esto, aconsejaba á los armadores franceses que «en vez de solicitar leyes de una

falsa protección, pidan á las Cámaras legislativas que voten sumas en el presupuesto para subvencionar exploradores y geógrafos. Y por el mismo tiempo, la *Asociación de navieros y consignatarios de Barcelona* escribía en un informe notable lo siguiente: «Pertenecen esas marinas (extranjeras) á afortunadas naciones, cuyos Gobiernos vienen dedicándose hace tiempo á explorar y hacer fructíferos nuevos mercados, á crear factorías propias, abriendo amplios horizontes al genio comercial de su país, empleando para ello los grandes medios de la diplomacia y el dinero, y hasta acudiendo, si es preciso, á las intimidaciones de la fuerza para adquirir nuevos territorios adonde dirigir sus exuberantes corrientes comerciales.» En este deseo implícito, significado por los navieros catalanes, está la clave del problema. Sabidas son las inmensas ventajas que resultan para una nación adelantada, que posee los gustos y siente las necesidades de una civilización refinada y tiene una gran industria, en ponerse en relación con un país agrícola, fértil y nuevo, aunque necesite enviar á él, para beneficiarlo, una parte de sus capitales y una parte de sus hijos. Las primeras materias de la una se abaratan y permiten á la otra ensanchar su fabricación: las manufacturas de ésta permiten á aquella extender sus explotaciones y sus cultivos. Al calor de la nación histórica, nuevas sociedades se forman, con una gran fuerza de expansión y de productividad; cada una de ellas es un nuevo mercado para la metrópoli, porque aunque el comercio sea, como debe ser, libre y accesible á las demás naciones, la comunidad de origen, de educación, de idioma, de instituciones, de costumbres, de necesidades y de gustos, constituye un monopolio natural á favor de la madre patria, tan fuerte, que el vínculo comercial subsiste aun después de haberse disuelto el vínculo político. La población se multiplica más aprisa: el territorio que ocupa es más variado en climas y en producciones; las razas extrañas con quienes está en contacto, más numerosas; la división del trabajo enriquece sus formas y cobra más virtud; la producción se hace más intensa; el consumo se abarata y crece con rapidez, y en igual proporción que el consumo, el trueque y el trasporte. El capital encuentra un campo de acción mucho más vasto

para fecundar el trabajo, y el genio mercantil ve abrirse delante de sí horizontes más dilatados para imprimir mayor vuelo al juego de sus combinaciones.

Cierto que España, convaleciente de una enfermedad de cuatro siglos, no puede pensar ahora en dar el ser á nuevas sociedades; que su actual pobreza no le permite distraer grandes caudales para fundar de repente virreinatos ó imperios como los antiguos del Nuevo Mundo; que antes debe atender á colonizarse á sí propia que á colonizar regiones ignotas y salvajes. Pero si de momento no puede fundar grandes sociedades, cuando menos debe sembrarlas, ó renunciar á vivir en la posteridad. Y á esto sí que alcanzan sus fuerzas. Debe establecer ora factorías comerciales, ora pequeños núcleos de población agrícola, ora estaciones militares, en Borneo, en Joló, en el mar Rojo, en las islas del Pacífico, en el Golfo de Guinea, en la costa de los Esclavos, en las de Berbería y del Sahara, en el Rif, para que, desarrollándose ahora lentamente, sirvan de reserva y preparen la solución del problema tal como volveremos á plantearlo dentro de pocos años.

No es el Estado quien ha de llevar á cabo esta obra; debe, sí, favorecerla, tal vez iniciarla. En opinión del ponente que suscribe, deben irse estableciendo líneas de vapores con subvenciones moderadas: una á Marruecos y Canarias; otra, á Canarias y Fernando Poo, y tal vez á las posesiones portuguesas de Guinea, Santo Tomé y Angola; otra á Venezuela, Brasil y la Plata; otra á las repúblicas del Pacífico; y otra por último, al mar Rojo y á la costa de Zanguebar, si no es preferible imponer á la línea ya subvencionada de Filipinas la obligación de hacer escala en Djedda, Suakim, Masaua y algún otro punto. De este modo, la marina española podrá hacer frente á la competencia de las líneas subvencionadas italianas, inglesas y francesas, y se iniciarán corrientes comerciales hacia países que conviene sean frecuentados por nuestros comerciantes. Sin eso, dado el estado de atraso en que nos encontramos, esas corrientes tardarán en iniciarse espontáneamente más tiempo del que la prudencia política permite aguardar para ver desarrollados los intereses de la nación española en el exterior.

A este propósito, no dejaré de indicar, siquiera sea de pasada, la conveniencia de subvencionar una ó varias escuadrillas para la pesca en Canarias y el trasporte de pescado á Europa, hasta que se hubiese logrado fijar la atención de los navieros españoles en esa industria, llamada á prestar grandes servicios á nuestro país. Su ejercicio puede ocupar una flota numerosa de barcos de cabotaje, y dar colocación á una gran parte del personal que la trasformación de nuestra marina mercante va dejando sin trabajo.

6.—Régimen civil de los puertos

Tanto como mejorar los puertos, urge poner remedio al desconcierto que reina en su gobernación. Para conseguirlo, tres cosas son menester, á juicio del que suscribe: 1.° Unificar los servicios de los puertos marítimos, confiando á una misma autoridad todo lo relativo á diques, marismas, alumbrado marítimo, valizamientos, entradas y salidas, practicaje, fondeo, amarraje, muelles, atraque, carga y descarga, remolques, abordajes, naufragios, auxilios marítimos, etc.; 2.° Declarar que todos esos servicios corresponden al ramo de fomento y confiarlos á la suprema dirección del Ministerio respectivo, en el cual debe crearse una Dirección general de Marina mercante; 3.° Descentralizar los servicios de policía y conservación del puerto, poniéndolos á cargo inmediato de corporaciones civiles locales. Unificación, desmilitarización, descentralización: tal es la síntesis de mi pensamiento.

Como si no fuera bastante haber desorganizado la marina de guerra, por el error de encomendar su administración á los marinos militares, se quiso también que desorganizaran la marina mercante, y en fecha no muy remota, á principios de siglo se les confió en mal hora el gobierno de los puertos comerciales, sin que para ello asistiese otra razón que el deseo de crear unas cuantas dotaciones pingües, destinando á ellas ciertos tributos que antes se dedicaban á costear la policía y conservación del puerto. No es maravilla, pues, si España constituye una excepción en el mundo.

En todas partes, así en Inglaterra y Holanda, países modelos en asuntos marítimos y comerciales, como en Francia é Italia, tan devotas de la centralización y del militarismo, impera en absoluto el régimen civil, corriendo el gobierno de los puertos á cargo de corporaciones locales, independientes de la marina de guerra. Hay más: nuestras mismas tradiciones nacionales concuerdan con esa que es práctica universal, á tal punto, que todavía se mantienen en vigor, con carácter de derecho consuetudinario gran parte de las abolidas ordenanzas que estatuyeron los antiguos consulados y casas de contratación.

Bien podemos, pues, reclamar esta restauración del régimen antiguo, fuertes con el voto de la Europa marítima. Al desarrollo de la marina del comercio interesa en gran modo que la administración de los puertos se ponga en manos de corporaciones civiles, llámense Juntas de Comercio, como las que suprimió el espíritu centralizador de nuestros partidos políticos, inspirados en el funesto doctrinarismo francés, llámense Juntas de Puertos, como las que creó para un fin determinado, iniciando tímidamente la reforma, la ley de 1880, pero que en todo caso hereden las buenas tradiciones de los antiguos consulados, y la autoridad y las funciones que hoy ejercen y los emolumentos que perciben las capitanías de puertos. Sólo entonces se habrá puesto término al increíble desbarajuste que ha denunciado escandalizada la prensa con motivo de varios naufragios ocurridos recientemente, y podrá darse á ciertos recursos un destino más conforme con su origen que el que en la actualidad vienen recibiendo.

7.—Protección en el exterior

La marina de guerra como medio de fomentar la marina mercante.—El estudio de la Marina de guerra entra en el cuadro de un Congreso de Geografía colonial y mercantil, con un doble título: por la protección que presta á la marina mercante, y por la seguridad que presta á las colonias.

Entre la marina mercante y la militar existen relaciones mutuas. La primera es como la nodriza á cuyos pechos se amamanta

y nutre la segunda; sin marina mercante no hay colonias, ni comercio exterior, ni industria floreciente, ni agricultura próspera, ni presupuesto posible para sostener grandes escuadras; falta ese plantel de marinería adiestrada en las faenas y vida de la mar, para dotación de los buques de guerra en momentos difíciles; faltan elementos para el corso; y lo que es más grave, faltan naves para la conducción de víveres, pertrechos y tropas de desembarco, porque los Estados, por ricos que sean, no podrían mantener en tiempo de paz el número considerable de trasportes que necesitan en tiempo de guerra, y no disponiendo de ellos, la acción de las escuadras de combate en una campaña de importancia lejos de nuestras costas sería imposible. La relación inversa es todavía más manifiesta. La marina militar sirve á la mercante infundiéndole el prestigio de su bandera, y garantizándole la libertad de los mares; y esa libertad y ese prestigio le son tan necesarios, que, sin ellos, en tiempo de paz, no puede desenvolverse y, en tiempo de guerra, perece sin remedio. Génova, Venecia y Cataluña fueron naciones por excelencia mercantiles, porque fueron naciones de gran poder naval, porque sus cónsules hallaron el necesario complemento en los almirantes. Mucho tiempo después de haber sido expulsados los musulmanes de la Península y conquistado el Nuevo Mundo, los piratas argelinos acabaron con nuestra marina mercante en el Mediterráneo, como los piratas filibusteros acabaron con ella en el Océano, y las poblaciones del litoral emigraron al interior y hasta los gremios de pesca desaparecieron, porque se había arruinado el poder naval de España, si es que alguna vez lo tuvo, y su litoral estaba desguarnecido y sus mares indefensos. En el siglo pasado se emprendieron nuevamente con gran calor los armamentos marítimos, y se creó una armada poderosa, y cobró algún vuelo nuestro comercio; pero desde el punto y hora en que esa armada se arruinó, en los albores de la centuria presente, la marina del comercio, impotente para resistir á los enemigos de España que caían sobre ella, se desvaneció como un sueño, y España quedó tan extraña á las cosas del mar como si hubiese estado recluída en los valles cerrados de los Alpes.

Una nueva marina mercante se ha creado, en las tres últimas décadas, á beneficio de la paz: nuestra misma insignificancia política, apartándonos de toda intervención activa en el gobierno de la cristiandad y en las mudanzas repetidas que el mapa del mundo ha experimentado en lo que va de siglo, ha producido en parte el mismo efecto que hubiera podido producir la posesión de escuadras poderosas. Pero esta situación no se prolongará mucho tiempo: España se va aproximando á Europa cada vez más, y acabará por entrar en sus Consejos y ser arrastrada en ese torbellino de guerras que periódicamente borran con ríos de sangre las líneas de las fronteras, y las trasladan de uno á otro lado. Así, nuestra marina civil crece en medio de los mayores peligros. De las colonias y provincias insulares no hay para qué hablar: hoy son verdaderas plazas abiertas, donde no penetra y se instala ningún gobierno extranjero por respetos internacionales, que no le detendrían en caso de una guerra.

La importancia vital de este problema se comprende mejor observando lo que sucede en la Gran Bretaña. Al considerar el enorme desarrollo que han adquirido en esos últimos tiempos sus colonias, y como consecuencia, su marina mercante, de la cual depende el trabajo y la existencia de la nación, y comparar su potentísima marina con las ya formidables armadas de Francia, Italia, Alemania y otros países, los ingleses se han sentido mal seguros, y algunos almirantes, Brassey y Symonds entre ellos, lanzan el grito de alarma, diciendo que Inglaterra se halla en peligro de muerte, expuestas á un ataque afortunado las fuentes de su vida nacional, si no aumenta en gran escala sus armamentos marítimos, y juzgan necesario construir á toda prisa 20 nuevos acorazados sobre los 54 que ya tiene, á fin de poner á su marina en condiciones de poder contrastar á todas las demás de Europa juntas. Igual movimiento é igual correspondencia en el extremo opuesto de la escala, en el vecino reino lusitano. Desde el instante en que ha principiado á despertar de su pesado letargo la política colonial en el espíritu público, aguijoneado además por las inicuas expoliaciones de Inglaterra, han debido comprender la falsa posición de Portugal en los mares, y se han apresurado

á robustecer el presupuesto de construcciones, inaugurándose con tal motivo en el arsenal del Estado un nuevo período de actividad.

La armada como base de una política verdaderamente nacional

Acabamos de ver que uno de los medios de fomentar la marina mercante, es fomentar la marina militar: primero, porque le garantice el respeto y la seguridad que ha menester, así en tiempo de paz como de guerra; segundo, porque le conserve los ricos mercados de nuestras provincias ultramarinas, que son más de la mitad de su vida, y le procure otros nuevos en nuevas colonias. Pero el problema de la armada tiene un punto de vista más general, que abarca el conjunto todo de las condiciones en que se realiza y en que ha de realizarse la vida nacional, uno de los cuales, y no más, es la marina mercante.

En una cosa estamos conformes todos los españoles: en que es hora ya de que España vuelva á ser una nación europea por algo más que por accidentes geográficos, porque tome parte en la formación de la historia contemporánea. Para conseguirlo, necesitamos principiar por ponernos en condiciones de poder escoger libremente entre la paz y la guerra, sin que por desdén ó por misericordia nos releguen á la primera, ni por impulsos de absurdas alianzas nos arrastren á la segunda. Mientras el imperio de la fuerza no termine, víctima de sus propios excesos, vencida por sí misma, y se inaugure el reinado de la justicia, distante todavía de nosotros tal vez siglos, sólo será digno de la vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento, títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones. ¿Es que nada hemos adelantado desde la Edad de hierro? Sí, hemos adelantado: entonces era preciso triunfar; hoy basta combatir. Hace dos años preguntaron á Europa algunos españoles: ¿por qué no ha de ser España potencia de primer orden, si lo es Italia? Y Europa respondió, por órgano de una revista política: «Italia ha entrado una vez en guerra con Rusia y dos con Austria: sus campañas podrán haber sido desgraciadas, pero

el hecho es que ha peleado». Quien lucha, daña al contrario, aun siendo vencido de él, y como es tan varia la fortuna, quien ha sido vencido hoy, puede triunfar mañana: mientras restaña sus heridas y llora sus muertos, está demostrando que vive, y viviendo, que espera. Por esto, Austria y Alemania temen á Italia y á Francia vencidas, más que la víspera de Sedán y de Lissa. Lo peor que puede sucederle á un pueblo, es que no le suceda nada: señal segura de descomposición y pronóstico de muerte. Con el que no puede hacer frente no se mete nadie, pero tampoco cuenta nadie con él: está fuera de los sucesos, independiente del tiempo: no vive, es un muerto insepulto; sus bienes son tenidos por mostrencos, y pasan á poder del más audaz ó del más fuerte. ¿Llevamos nosotros este camino? Conteste por mí el Congreso; yo no he de decir sino una cosa: España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar, que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotado hace falta poseer una escuadra y España no la tiene; y vive derrotado por sí, en estado de derrota permanente, quien no puede exponerse á que lo derroten los contrarios.

He nombrado de intento la armada y los marinos, porque creo que en ellos tienen la mitad de su clave los problemas á cuya discusión está consagrado este Congreso. Yo tengo la idea de que las fuerzas de mar están llamadas á una mayor participación que las de tierra en las futuras contiendas que haya de reñir España. Por tierra, sólo tenemos que atacar ó que resistir á una nación; por mar, á todas. Todavía ha de tenerse en cuenta el distinto carácter político que revisten la frontera Pirenáica y la frontera de los Vosgos: la primera separa dos naciones que necesariamente tienen que ser amigas, España y Francia; la segunda divide dos naciones que necesariamente tienen que ser rivales, Francia y Alemania. Resulta de aquí, que por tierra sólo podemos hacer la guerra al único país á quien no la debemos hacer. Por esto, no me persuado de que la base de operaciones y la línea estratégica de nuestra independencia sea el Pirineo: nuestra base de operaciones es movible, está en la armada. Geográficamente, España es una Península, es decir, una nación casi-continental, y una nación casi-insu-

lar; históricamente, ha vivido hasta hoy como nación interior, y debe vivir desde hoy como nación marítima.

Los pueblos suelen obedecer al impulso que recibieron en la cuna. Castilla se formó batallando contra los moros en el interior de la Península. No obstante formar ésta —testigo el nombre— una *cuasi isla* con relación al continente, constituía en sí un verdadero continente en miniatura, á causa de lo elevado y montañoso de su interior, que lo aislaba comercialmente, privándole de toda comunicación con el mar. Cuando Castilla reconquistó las costas, ignorante de las cosas del mar, tuvo que confiar á marinos de Génova la guarda de su litoral, que los expulsados musulmanes asolaban con sus flotas en piráticas correrías. Cuando se constituyó la nacionalidad, España heredó el genio y el temperamento de Castilla, no las aptitudes ni las tradiciones marítimas de Aragón, y los navegantes catalanes quedaron recluídos en su pequeño Mediterráneo, cerrado á sus naves el Atlántico y vinculado en los castellanos el usufructo del Nuevo Mundo. Como no eran mercaderes ni marinos, como eran labradores y soldados, los emigrantes castellanos se derramaron por el interior del continente americano á descuajar tierras, á extraer metales, á explorar cordilleras, á fundar ciudades, á conquistar reinos: jamás llegaron á reconciliarse con el mar. Por otra parte, Castilla, que no se había dejado influir de Aragón, se dejó influir de Austria; unidos los destinos de España á los de una nación interior, derramó sus ejércitos por Alemania, por Francia, por Italia, por Flandes, acentuándose más con esto y haciéndose más exclusivo su aspecto de nación casi-continental. Siempre que intentó llevar á cabo armamentos marítimos, resultaron estériles, como todo lo que es artificial y exótico: no sabía construír, y construía mal; no tenía marinería, y acudía á los presidios; carecía de generales de flota y de armada, y entregaba el mando á cosmógrafos y matemáticos, peritísimos si acaso en achaques de teoría. Con tales elementos, no había marina posible, é Inglaterra se adelantó á ocupar el puesto que España dejaba vacante, Así, la hegemonía de Castilla en los albores de la nacionalidad, ha costado el cetro del mundo á nuestra raza.

Todavía los tercios famosos pudieron hacer de España la primera potencia del orbe, y poner en sus manos por un instante el gobierno político de la cristiandad, mientras la vida de relación de los Estados europeos estuvo concentrada en Europa, cuando no se habían suscitado aún, ni se sospechaban siquiera, los problemas que ahora se ventilan ó se incuban en Asia, en Africa, en Occeanía. Hoy, no digo ya dominar, pero ni existir podría en esas condiciones. Los tiempos y las necesidades han cambiado: Europa es algo más que un continente; Europa es todo el planeta. Nuestro campo de acción está menos en tierra que en el mar: en el estado actual del mundo, y con nuestros 20.000 kilómetros de costas—extensión igual á la que media entre los dos polos del planeta—sobresale nuestra posición marítima: debemos obrar como nación casi-insular, al igual de Inglaterra. Nuestra debilidad presente nace, sobre todo, de no haber visto á tiempo esta transformación y no haber transformado paralelamente las fuerzas militares del país. Como aquel batallón de extremeños que en 1808 se alzaron contra Napoleón, armados á la antigua, con espada y rodela, España pretende salir al encuentro de los grandes conflictos europeos, cubierta con su vieja coraza de otros siglos.

Con estos precedentes, no extrañará á nadie que España no haya sentido nunca ni sienta hoy todavía verdadera pasión por la marina de guerra. Pueblo de Anteos, sólo en tierra se encuentra en su verdadero elemento. De cuando en cuando se han escuchado voces aisladas, intérpretes de la buena doctrina, desde los informes que precedieron á la famosa ordenanza de 1606, hasta la exposición del ministro Vázquez á las Cortes de 1812: «estando la monarquía tan dividida y separada, sólo con las fuerzas del mar se ha de conservar, sustentar y acrecentar,» escribía á Felipe III el duque de Medina Sidonia, capitán general del mar Océano: «para conservar y ganar lo solo en que consiste el todo, decía en aquella misma ocasión Domingo de Eheverrí, hay que ser dueño de la mar, y si esto enseña la experiencia de otros imperios, el de España, por su desmembración, pide más puentes en la mar que nunca ha habido menester otro alguno;» y añadía en otro escrito el almirante Brochero que «la cosa más admitida de los que tra-

tan razón de Estado, ha sido y es que el que fuere poderoso en la mar, lo será en la tierra:» más explícito el ministro de Marina José Vázquez, representaba á las Constituyentes de Cádiz que «la nación española jamás podrá ser nación independiente, al par que libre, sin una respetable fuerza naval, que, sin ella, no será rica ni comerciante, y que, de consiguiente, tampoco será ni opulenta ni industriosa.» —Pero estas máximas no respondían á un sentimiento del país, ni encontraron siquiera resonancia en las clases ilustradas y gobernantes. La corriente de opinión que ha principiado á iniciarse en estos tres últimos años, es una novedad en nuestra historia; y debemos felicitarnos de ella, porque nuestra situación actual denuncia los más graves peligros. No se trata ya de dominar: trátase sólo de vivir; y España no puede vivir si se obstina en fiar su salvación á su infantería, á su caballería y á su artillería. Imparciales extranjeros nos lo han advertido, y no seremos prudentes si no recogemos su consejo. Una revista inglesa decía hace dos años, á propósito de un proyecto que ha vuelto á retoñar hace dos meses: «En pago de su entrada en los Consejos europeos, España se vería obligada á tomar parte activa en la primera guerra. *Como no tiene marina* que merezca el nombre de tal, sólo podría hacer la guerra á Francia, ó á Inglaterra en concepto de aliada de Portugal y dueña de Gibraltar. Los españoles confiesan, con toda franqueza, que no tienen ni pueden tener otra política exterior que la que conduzca á la conquista de Portugal, y á la reivindicación del Peñón calpense. Si osan tender sus miradas más allá de la Península, se fijan todo lo más en sus pequeñas posesiones de la costa de Marruecos. Pero con respecto á Portugal y Gibraltar, reconocen que, aunque hubiera de acompañarles el éxito más completo y brillante, una guerra con Inglaterra sería una insigne locura. Efectivamente, España posee colonias, que aprecia en mucho, y no podría conservarlas un mes enfrente de una escuadra inglesa. Para ella, pues, no hay elección: si quiere pelear, tiene que pelear con Francia; y para esto, la alianza de Alemania le es indispensable.» —Tenía razón el oficial servio Sr. Becker, cuando después de liquidar el haber colonial de España y la situación y porvenir de

sus provincias ultramarinas, añadía: «Y si recordamos, finalmente, que sus fronteras terrestres—excepción hecha de la portuguesa que, bajo el punto de vista militar, no exige atención—están formadas por una barrera natural, cuya extensión no llega á una sexta parte de la de las costas, impónese forzosamente como conclusión, que si España poseyera *una poderosa marina de guerra*, podría recuperar en poco tiempo su antigua influencia en ambos mundos. Para España, un gran ejército permanente es puro lujo; una armada poderosa, una necesidad. Nosotros quisiéramos que el Gobierno sacrificara lo supérfluo á lo necesario.»

Yo quisiera lo mismo: yo quisiera que el presupuesto de Guerra y Marina se partiera por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto como el presente. Ese opino que debe ser el objetivo inmediato de nuestros partidos, sin perjuicio de proseguir ulteriormente la reforma hasta dar con la verdadera ponderación de unas y otras fuerzas.

Y si el consejo del extranjero no nos mueve, muévanos, al menos, su ejemplo. Alemania no tiene colonias que guarnecer, como nosotros, que hemos de acudir fuera de Europa á tres distintas partes del mundo: para defender la metrópoli de todo ataque por mar, tampoco necesita armada, bastándole, como le bastó en 1870, apagar faros, levantar boyas y sembrar torpedos en las desembocaduras de sus estuarios y de sus ríos; pues á pesar de esto se ha hecho con una armada formidable para ofender las costas del enemigo, para proteger su comercio, para extender su influencia en países remotos. Compare España situación con situación, aun hecho caso omiso de las colonias: mientras tres cuerpos de ejército suyo cubren el Pirineo, mientras el ferrocarril traslada á uno de ellos de un punto á otro del litoral, la escuadra enemiga bombardea tranquilamente las poblaciones más ricas de la Península, sin que las baterías de tierra le molesten gran cosa; corta nuestras comunicaciones con las Baleares, con las Canarias; con Melilla y Ceuta; se apodera de nuestros barcos mercantes, destruye los ferrocarriles de la costa, y hace desembarcos de tropas con el propósito de apoderarse de una base de operaciones ó

con el de divertir fuerzas nuestras y favorecer el avance por tierra de los cuerpos enemigos: la entrada por Irún y Port-Bou, ó por las toperas de Arán y Canfranc, es fácil que un ejército la impida; ¿pero qué ejército es capaz de impedir el desembarco de 50.000 hombres, hecho por sorpresa, en Málaga, en Santander, en Alicante ó en cualquier otro punto del litoral?—El caso de Italia ofrece más semejanza con el de España. De ella dejó escrito Napoleón I: «la primera condición de existencia de la futura monarquía italiana, será en constituírse en potencia marítima, á fin de defender sus costas y mantener su autoridad en las islas»; «en la armada está el porvenir de Italia, su seguridad, su dignidad y su prosperidad», escribía Garibaldi poco antes de morir; y hace pocos meses, Marselli, en su *Política del Estado italiano:* «si Italia no se decide á hacerse gran potencia marítima, no será respetada, ni temida, ni feliz, ni rica». Pues si esto es verdad una vez respecto de Italia, es tres veces verdad respecto de España, porque tiene menos fronteras en tierra y más intereses y tradiciones en Ultramar. Puede disminuír sin peligro su ejército, pero no puede sin peligro dejar de aumentar su armada. Si quiere ser señora de sí misma, debe principiar por hacerse dueña de sus mares. De hoy más, su suerte va unida á la suerte de su marina. La marina ha de ser su todo: baluarte de la nacionalidad; garantía necesaria de su existencia; fiador único de sus colonias presentes y futuras; custodio tutelar de su marina mercante; base de sus relaciones con las demás potencias; llave para entrar en los Consejos europeos; fortaleza flotante para defender sus desguarnecidas costas, las puertas marítimas de su territorio, los emporios de su comercio; condición sine qua non de su futuro engrandecimiento. En suma, le es indispensable tanto para su defensa interior como para su acción en el exterior.

Material flotante que necesita la Marina española.—Una lista extensísima de acorazados, fragatas de madera, corbetas, cruceros de todas clases, goletas, trasportes, cañoneros, baterías y pontones: tal es esa inmensa ruina flotante que se llama Armada nacional. Muchos buques, muchísimos oficiales, escuadra nula. Los

más de esos buques son cadáveres, aptos solo para reproducir la ignorada tragedia del «Malespina»; pero cadáveres que comen, y urge sepultarlos. En condiciones regulares de servicio, que puedan conservarse, hay tan pocos, que escasamente pueden apreciarse en 80 millones de pesetas.

La restauración del material flotante, ó hablando en general, de la Marina, es un problema de mucho tiempo y sólo puede encontrar solución por partes. Hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval: el primer paso de la reforma debe consistir en relacionar esas dos cifras de tal manera que, ó seamos la quinta potencia en el mar ó la décima en el presupuesto, produciendo por cada millón de gasto un millón de buque, y no medio ó un cuarto; ó lo que es igual, administrando como se administra en Europa, y no como se administra en Marruecos. Cumplida esta primera parte del programa, para lo cual no será mucho dar diez años, el problema se presenta bajo una nueva faz: por la longitud de nuestras costas y por la extensión de nuestras colonias, somos la cuarta potencia marítima: por consiguiente, necesitamos seguir construyendo, seguir acrecentando nuestras fuerzas, hasta ser, no ya la quinta, sino la cuarta potencia naval: cinco años más, demos por caso. Más no concluye todo ahí; no basta atender á la nación, hay que atender á la raza; no basta contar con el presente, hay que contar con el porvenir. España debe dilatarse por nuevas tierras, surcar nuevos océanos, abrir nuevos mercados á su comercio, preparar nuevos territorios al exceso de su población; ó traducido en términos militares, España tiene que imponer á su Marina responsabilidades mucho más vastas que las que tiene al presente. España se halla tal vez destinada á ser el reductor común de las naciones latinas; debe aspirar cuando menos y por lo pronto á mantener el predominio de esta raza en los mares enfrente de la raza sajona, á lo cual le obliga, entre otros, el hecho de existir 18 naciones que hablan su lengua, formadas las más, y algunas en vía de formación. España tendrá, pues, que seguir construyendo, construyendo siempre, y pasar de cuarta potencia naval á tercera, y después á segunda, y en una palabra, ponerse en con-

diciones de contrastar, sea por sí sola, sea con su aliada natural del Mediterráneo, Italia, ó con su aliada natural de América, la República Argentina, el formidable poder naval de la Gran Bretaña. Es un plan para mucho tiempo, pero que se realizará indefectiblemente, ó dejaría de ser España; y conviene que la joven generación se acostumbre á mirarlo de frente, y á pensar en la segunda etapa del camino que nosotros vamos á iniciarle.

Vengamos ahora á nuestra tarea. ¿Qué material necesita España para ser la quinta potencia naval? Cuestión difícil, que una Junta facultativa habría de resolver en su día. Pero toda idea de reforma, si ha de interesar á las gentes, ha de huir la indeterminación, ha de presentarse en forma práctica, ha de revestirse de un cuerpo tangible, significarse en una fórmula siquiera sea por aproximación y poco más ó menos; y solo para responder á esa necesidad se propone la siguiente, que sería receta empírica si se diese por infalible, definitiva é irreformable:

5	acorazados de combate de 1.ª clase, á 60 millones de reales.....	300
8	ídem de 2.ª clase, á 30.....	240
1	ídem del tipo de *Duilio* ó *Inflexible*.	80
10	cruceros de 1.ª á 20	200
25	ídem de 2.ª clase á 9.....	225
40	ídem de 3.ª á 4	160
30	botes porta-torpedos á 1.....	30
119	buques	1.235 millones.

En nuestra situación actual, una semana de guerra con la Gran Bretaña produciría á nuestras poblaciones del litoral, á nuestras provincias ultramarinas y á nuestra marina mercante, daños de mucha más consideración que ese total de millones, que parece propio para asustar á primera vista.

¿Qué orden debe seguirse en la construcción? Evidentemente, el orden de menor á mayor: primeramente habría de construírse una ó dos flotillas de torpederos, con los cuales, en última extre-

midad, puede hacerse frente á los más poderosos acorazados, supliendo la flaqueza del cuerpo con la audacia y la fortaleza del ánimo, que es la riqueza del pobre; después, una flota de cruceros rápidos y autónomos, para los encuentros aislados y de sorpresa, ó sea, para la guerra de guerrilla, y reunidos en número, hasta para acosar y vencer á los grandes acorazados; y últimamente, los acorazados de combate para la gran guerra naval. Nos imponen este orden de prelación el estado de convalecencia económica en que se encuentra el país, y por tanto, la Hacienda pública, el menor tiempo que se invierte en la construcción de torpederos y cruceros, y la necesidad de que al par del nuevo costosísimo material, se vaya formando el personal á quien haya de confiarse con él la fortuna, la honra y el porvenir de la patria; todavía, aparte de esto, sería temerario, cuando menos, precipitarse á construír acorazados de 60 y 80 millones, cuando más empeñado se halla, ante el jurado de teóricos y de prácticos, el pleito entre el acorazado y el torpedo.

De dónde ha de salir esa cantidad.—No podemos repetir (en esto convienen todos) el esfuerzo de Ensenada, que dice gastó 2.000 millones de reales en improvisar una escuadra, pues hace tiempo que dejaron de estar apuntaladas las arcas del Tesoro. No podemos repetir el esfuerzo del período de O'Donnell, que consumió en marina 1.500 millones, pues se acabaron ya los grandes ingresos de desamortización, y no hemos de resucitar nosotros el sistema condenado de empréstitos y de déficits en el presupuesto á la hora de haberle dado muerte. Inútil es volver la vista al presupuesto ordinario: España está gastando en marina más de lo que puede. Es cierto que conforme se vayan desarrollando las fuerzas productivas del país, crecerán en proporción igual los ingresos del Erario público: el movimiento está ya iniciado, y sería preciso que nosotros de intento lo perturbásemos, para que cesara; pero, cabalmente, uno de los modos de paralizarlo sería ese. La crisis de la Hacienda española está dominada, pero no resuelta, y nos será imposible en muchos años tocar á los aumentos naturales del presupuesto de ingresos, para comprometerlos en presupues-

tos extraordinarios de marina. Esos aumentos son necesarios para pagar las atenciones preferentes de la Deuda; para fomentar las obras públicas de otro modo que con buenos deseos, promesas infecundas y leyes estériles; para dar un gran impulso á la educación del pueblo; para descargar de gravámenes á la agricultura, prosiguiendo el movimiento iniciado en 1881. Tampoco podemos sacrificar á la creacción de una armada el todo ni parte de los montes; que sería quemar el último cartucho con la casi seguridad de no dar en el blanco.

Hemos tocado la llaga. La marina no tiene derecho á pedir más, mientras no demuestre que sabe administrar lo que ahora recibe. La nación española no está para prodigalidades. Y si, como dice el adagio, por el hilo se saca el ovillo y por lo pasado lo venido, tenemos motivos de sobra para desconfiar. Los arsenales han costado en diez años 115 millones de pesetas; han producido corbetas, cañoneros y diques por valor de 30, todo lo más: diferencia, 340 millones de reales arrojados al agua, que á eso equivale el haberlos consumido en remiendos de buques viejos con la clara conciencia de que, carenados y todo, no habían de poder entrar en acción. Los buques que posee nuestra marina, he recordado lo que podrán justipreciarse, tasando alto, en 80 millones de pesetas; pues bien, para conservarlos y administrarlos malamente, consume un presupuesto de 60 millones, ó lo que es igual, España gasta para conservar su capital naval una cantidad igual al 75 por 100 del capital mismo conservado. Decir esto, es hacer el proceso de una administración.

A dos causas se debe, principalmente, tan desastroso resultado: 1.ª Del presupuesto de marina, se gasta mayor parte en personal que en material: 2.ª Todavía del presupuesto de material, se destina mayor suma á reparaciones de buques viejos que á construcción ó adquisición de buques nuevos. Nuestra marina es un cuerpo de estómago gigantesco, de manos liliputienses, de cabeza nula. Víctima de la burocracia, y por tanto, del covachuelismo, gasta en tinta y en papel más que en corazas y cañones. ¡Solo las oficinas del Ministerio consumen cerca de 3 millones de reales! Los arsenales son caldererías de viejo, sin más ocupación

que remendar cascos inservibles. El remedio no puede ser más obvio. La proporción entre los gastos del personal y los de material es de 6 á 4: hay que apresurarse á invertirla, de manera que el material gaste 6 y solo 4 el personal. Tenemos 57 oficiales generales, 145 buques armados y casi 3.000 jefes y oficiales, más que Inglaterra; y lo que España necesita y lo que España quiere es menos generales, menos jefes, menos oficiales y menos buques, pero más escuadra. El presupuesto para obras de reemplazos, armamentos y carena está con el de construcciones nuevas en la relación de 10 á 4: esa relación es preciso invertirla, por lo menos, dedicando á adquisición ó construcción de material la parte mayor del presupuesto, y la menor á reparaciones.—Estos dos remedios se encierran en uno: administrar bien.

Aquí va implícita la respuesta á la cuestión planteada al principio de este párrafo: ¿de dónde deben salir los recursos para construír los 119 buques que hemos conceptuado necesarios por el momento? Deben salir del mismo presupuesto actual de Guerra y Marina. Contando los créditos supletorios (1), asciende el presupuesto de gastos de la Marina peninsular y colonial, en números redondos, á 60 millones de pesetas. Pues bien, hay que organizar la administración de la armada de tal modo que queden 25 millones, de los 60, para consagrarlos exclusivamente á adquisición de material nuevo, aumentados con 5 que se deben rebajar á Guerra, reduciendo al efecto el presupuesto de este departamento al de 1875-76. En diez años, son 1.200 millones de reales; agregando el importe de la venta del material viejo, queda cubierta con exceso la cifra que nos arrojó nuestro proyecto de presupuesto. Además de la imposibilidad rentística de restaurar de repente el material de la armada, que obliga á hacerlo en diez años poco más ó menos, hay una razón de conveniencia que lo aconsejaría, cuando no fuese obligado, y es la necesidad de formar al par de ella el personal que haya de mandarla.

---

(1) Tan considerables, que, por ejemplo, en 1880-81, el crédito votado por las Cortes para Marina (sobre el presupuesto de la Península) fué de poco más de 33 millones de pesetas, y sin embargo, resultaron pagadas obligaciones por cerca de 42 millones.

Para conseguir este resultado, habría que adoptar medidas muy radicales, cuyo pormenor no cabe en los límites de un dictamen. Enumeraré sucintamente las principales.

Buques y *arsenales*.—Hay que tener el valor de romper en un día con el material heredado del pasado. Hay que proceder á una previa clasificación de los buques que poseemos, agrupándolos en tres distintas categorías: excluir del servicio y desarmar unos 60, construídos hace más de treinta años, con motor de ruedas, casco apolillado, escaso andar y artillería pésima y casi nula, los cuales es seguro que la Junta facultativa clasificadora declarará inútiles para combatir, y una vez desarmados, venderlos, y si no hay quien los compre, desguazarlos y destinarlos á leña para que ni como desarmados estorben ni cuesten dinero en los arsenales; conservar armados, pero sin carenas de importancia, unos 70, que podrán recibir nota de medianos, á reserva de desarmarlos á su vez así como los vayan relevando los acorazados nuevos; y por último adscribir definitivamente á la nueva marina los cruceros y cañoneros de construcción moderna que, por sus condiciones militares y marineras, por su andar, estado de conservación, medios defensivos, etcétera, respondan á las necesidades de la guerra moderna, dotándolos de las armas ofensivas de que carecen y que necesitan.

Otro tanto habría que hacer con los arsenales: dejar uno solo en actividad, concentrando en él los elementos de los otros cuatro, y ceder éstos á las empresas particulares que los soliciten para convertirlos en centros activos de producción y de riqueza. Obrar de otro modo, será perpetuar ese funesto sistema de construír, con el cual se realiza el milagro de que un buque nazca viejo, por haber sido retenido en el claustro materno no nueve meses, no siquiera nueve años, sino doce y catorce, ante la necesidad de justificar la existencia de tantos arsenales, repartiendo entre todos el trabajo que apenas basta para uno; será seguir sacrificando la seguridad y el porvenir del país al bienestar presente de unos cuantos individuos y á la vanidad ó al provecho de unas cuantas localidades, que, por otra parte, encontrarán la compensación de esa costosa limosna que ahora reciben, en el desarro-

llo que ha de experimentar la construcción naval al ser entregados aquellos establecimientos á la industria privada. A lo sumo, el Estado no debe conservar sino dos arsenales, uno para construcciones y otro para carenas y armamentos. Al propio tiempo, debe reducirse en ellos el número de empleados á la proporción de los que mantiene la Compañía Trasatlántica, que con menos personal que los arsenales de la nación, produce más; introducir el sistema de trabajo á destajo; suprimir trámites y expedienteo, haciendo girar la administración entre estos dos polos: confianza y responsabilidad personal.

Dicen que en esos arsenales hay enormes depósitos de hierro viejo en cascos de buques, calderas, cañones, etc. Debe venderse y añadir esta partida más á las anteriores para el presupuesto extraordinario de construcciones.

¿Tiene convicción formada acerca de estos puntos la marina oficial? Todas las apariencias son de que no: la última muestra que nos ha dado, es para desalentar al más iluso: «*Hace cuarenta y seis años* que visto el uniforme del cuerpo de marina: no tengo que encarecer cuánta atención he de prestar *al estudio* para el mejoramiento del material flotante: la opinión pública ha de reclamar de nosotros *la preparación conveniente* de los medios para alcanzar lo que desea con tenaz y siempre creciente anhelo:» así se expresa la circular de 28 de Octubre último, con que el nuevo ministro de Marina cree responder á esos anhelos de la opinión. Pero la opinión, hastiada ya de circulares y sedienta de hechos, sabe que cuando no han bastado 46 años de tranquilidad y sosiego para terminar esos estudios, no bastarán para completarlos y ponerlos en ejecución seis meses más de una vida tan agitada y trabajosa y tan poco propicia al estudio como la vida ministerial.

Unificación de cuerpos y reducción de personal.—Con la reconstitución del material flotante no habríamos resuelto sino la mitad del problema: ya hemos indicado por qué es preciso reorganizar al mismo tiempo el personal. Esta reorganización requiere medidas que alcanzan á todos los grados de la armada, desde el Ministerio hasta la marinería. He aquí las principales:

1.ª No basta, á juicio del ponente, reducir el numeroso é innecesario personal de la administración central de Marina en una tercera parte, volviendo al presupuesto de 1861, según algunos han propuesto: la medida debe ser más radical: el Ministerio mismo debe suprimirse, fusionando los dos de Guerra y Marina, y reduciendo la administración superior de la armada á las proporciones de una Dirección general ó dos. Aconsejan esta medida razones de necesidad y razones de conveniencia. De necesidad, porque sólo sometiendo á una cabeza única los dos brazos, las dos ramas fundamentales del ejército, podrá verificarse el tránsito de España de nación continental á nación marítima, equilibrando en la proporción debida sus fuerzas navales y terrestres, estableciendo la necesaria ponderación entre el presupuesto de las unas y el de las otras. De conveniencia, porque á cada rueda inútil suprimida corresponde en el presupuesto de gastos una partida que ipso facto desaparece.

2.ª Asimismo, hay que suprimir los cuerpos facultativos auxiliares de ingenieros y artillería de la Armada, que, después de haber adquirido un desarrollo pletórico y desproporcionado con las necesidades del país, todavía siguen desarrollándose y absorviendo partidas respetables del presupuesto, que estarían mejor empleadas en material naval. Esos cuerpos deben fusionarse con el llamado general de la Armada,—como ya lo intentó un ilustre general y ministro de Marina cuando todavía no se había fijado la opinión en estos problemas,—cerrando por algún tiempo el ingreso en el cuerpo, estableciendo el reemplazo para los excedentes, y amortizando gradualmente los números que por efecto de la reforma han de resultar sobrantes. Además de la economía que con tal medida se introduce en el presupuesto, la unificación de los diferentes servicios de la marina militar ha de redundar, por fuerza, en beneficio de ellos, suprimiendo el coeficiente de rozamiento que engendran necesariamente los antagonismos de clase.

3.ª Hay que suprimir también el cuerpo de infantería de Marina, tan inútil como fuerza marítima, que de los ocho batallones de que se compone, no entran á formar parte de las dotaciones de

los buques más de dos compañías. La guarnición de los arsenales es servicio general, y no requiere conocimientos especiales; la guarnición de los buques pueden prestarla los marineros mismos, y en parte la vienen ya prestando; para caso de desembarco, toda la infantería española debe ser de marina. Este cuerpo es un superviviente del antiguo régimen naval. Necesaria en un tiempo en que las naves combatientes, aferradas unas á otras, formaban con sus puentes un campo de batalla en medio de las aguas, donde los soldados peleaban como pudieran en tierra firme; necesaria como elemento de orden para reprimir á la marinería; cuando las tripulaciones eran propiamente chusma, compuesta de presidiarios y gente forzada de leva, ó cuando tuvo que entrar á completar la dotación de las naves, ha perdido su razón de ser con la mudanza que ha sufrido en sus condiciones la guerra de mar, y la creación de un personal especial para dotar los buques. Mantiénese todavía en pié por la fuerza de la rutina y del movimiento adquirido, porque la tradición nos ciega en eso como en todo, impidiéndonos ver á tiempo las transformaciones que se van obrando en el mundo. El destino que podría darse á las fuerzas que componen hoy este brillantísimo cuerpo, sería el establecimiento de estaciones militares en Africa y en Oriente. En todo caso, deben entrar á formar parte del ejército, dependiendo de la Dirección general del ramo, en el Ministerio de Guerra y Marina.

4.ª Igualmente urge suprimir la escala de reserva, que consume cerca de 7 millones de reales anuales, y se presta á todo género de inmoralidades, de nepotismos y de injusticias: los unos van á ella á descansar de fatigas que no han padecido, y es difícil que obtengan el ingreso los que verdaderamente lo necesitan. Es absurdo que ese ingreso se haya convertido en un estado definitivo. Tal institución no se conoce en el ejército, y no hay razón para que se conserve á la Armada un privilegio, que es al mismo tiempo un atentado contra los intereses legítimos de la nación. A los que lo disfrutan, debe darse á escoger entre la escala activa y el retiro ó el pase á inválidos.

5.ª Reconócese también la necesidad de reducir el cuerpo ad-

ministrativo de la Armada. Consta de más de 350 individuos, número excesivo para tan poca cosa que administrar. Con la cuarta parte habría bastante; contando, por supuesto, con que nuestra marina se regenere, pues si hubiéramos de continuar como al presente, casi todos están de más. Debe suspenderse el ingreso en este cuerpo, y amortizar tres plazas de cada cuatro. Además de reducir los gastos á menos del 1 por 100 del total presupuesto de Marina (ahora consume el 3), se conseguirá por añadidura simplificar el mecanismo de su administración laberíntica y enrevesada, cuyos complicados procedimientos tan á maravilla se prestan á irregularidades, y si no á irregularidades, á errores que lo parecen y que producen análogos resultados.

6.ª Falta, por último, dictar una ley de reemplazos y reservas para el servicio de mar. A pesar de que sus bases se echaron hace muchos años, seguimos careciendo de la necesaria marinería, y con mayor motivo, de reservas instruídas y movilizables en caso de guerra.

Instrucción naval.—Todavía no basta restaurar el material flotante, unificar los cuerpos, reducir el personal, introducir todas las economías posibles en el presupuesto. La primera materia para un combate naval, es doble: el buque con sus medios ofensivos y defensivos; el arte del marino que los combina y dirige. ¿Cuál es el más esencial?

Canaris decía que los buenos buques valen menos que los buenos marinos, y la historia enseña que los mejores marinos vencieron siempre á los mejores buques. Un constructor de universal renombre, y cuyo espíritu profundamente observador y alta competencia en cuestiones marítimas le han permitido en más de una ocasión adelantarse á los sucesos y adquirir fama de profeta, Mr. Barnaby, director de construcciones navales del Almirantazgo británico, en un trabajo que leyó hace pocos meses en la *Royal United service institution,* enumeraba los elementos del poder naval de una nación por el siguiente orden: —1.° La cualidad é importancia de la marina mercante en buques y hombres, con tal que el vínculo nacional entre unos y otros sea real y sólido: —2.° La cualidad y la fuerza del personal consagrado al servicio de la

marina del estado:—3.° La capacidad para producir ó adquirir rápidamente y de un modo continuo el material flotante necesario: 4.° El número y valor militar de los buques de guerra que el Estado posea al estallar ésta, formando parte de este elemento los buques de combate. El *Broad Arrow* discute esta conclusión del sabio constructor y la encuentra en parte aventurada, pero se halla de acuerdo con él en una cosa: «Los marinos ingleses son (dice), y no los buques ingleses, quienes nos han conquistado la supremacía marítima. En los días de nuestras empresas marítimas más gloriosas, nuestros buques han sido frecuentemente tipos inferiores á los del enemigo, pero nuestros marinos conpensaron con ventaja las imperfecciones del material.» Y rectificando el orden de prelación establecido por Barnaby le sustituye éste:—1.° La cualidad y la fuerza del personal consagrado al servicio de la marina del Estado: 2.° El número y valor militar de los buques que el Estado posea al estallar la guerra:—después de estos dos elementos, cabe colocar los otros dos relativos á la marina civil y á la capacidad de procurarse rápidamente nuevo material flotante.

Ahora bien, yo tengo para mí que en España se presta demasiada atención á lo segundo y demasiado poca á lo primero, y que por falsos respetos personales, se compromete el porvenir de la Marina y el de la patria, callando algo de lo que se sospecha ó de lo que se sabe. Cuando en tiempo de O'Donnell se emprendió la regeneración de la marina de guerra, se cayó en el error de reducir el problema naval á uno solo de sus factores, el del material flotante, juzgándolos equivalentes; y aquel gran esfuerzo que hizo la nación, resultó estéril. Los buques pueden improvisarse dentro de ciertos límites, como haya dinero; pero marinos espertos y hábiles y celosos intendentes, esto no hay manera de improvisarlo.

El mal que denuncio no es de ahora. Siempre fué vicio de nuestros gobernantes no atender sino á lucir flotas numerosas, sin cuidarse del personal. La Armada bautizada con el enfático nombre de Invencible, no fué vencida por los elementos que se hubiesen conjurado contra ella, como pregona la leyenda, sino por la impericia de los generales que la organizaron mal y la dirigieron peor. A principios del siglo XVII, el duque de Medina-Si-

donia informaba al rey que era preciso «hacer cría para generales de flotas, y aun de armadas y almirantes...» pues no los tenía buenos. De esta cría hemos carecido siempre. Los marinos españoles han sido por lo común marinos de gabinete: excelentes cosmógrafos y matemáticos, medianos navegantes y estratégicos, organizadores pésimos. En la teoría de la navegación, se elevaron á la altura de su siglo, y crearon una rica literatura de hidrografía, astronomía, matemáticas, geografía, etc.; pero no hubo entre ellos hombres prácticos ni hombres de acción. Diríase que en el agua se sentían fuera de su elemento, y que pesaba sobre ellos la fatalidad de la herencia. Todavía en nuestros días se observa que habiendo jefes y oficiales para mandar cinco armadas como la nuestra, los buques están á lo mejor desiertos de oficiales, porque todos huyen á los destinos de tierra, y cuando no los hay, se inventan de artificio por complacerlos. No digo ya Patiño, pero ni el mismo Ensenada con todo su genio, tocó la verdadera raíz del problema á cuya resolución hubo de consagrar su fecunda y laboriosa existencia: organizó armamentos formidables, pero no se cuidó de formar los jefes que habían de regirlos, ni calculó bien la matrícula con que podía contar para tripularlos. Igual error cometieron todos sus sucesores desde Arriaga hasta Lángara, no menos apasionados que él de las construcciones. Crearon entre todos una Armada de 311 embarcaciones, la tercera parte de gran porte, con 100.000 hombres de dotación; pero no hubo jefes que supieran gobernarla, y todavía no había llegado á su apogeo, que ya había dado principio su decadencia. La causa de la derrota de Trafalgar no estuvo en el material: de excelentes calificó Nelson nuestros barcos: estuvo en la falta de instrucción de los oficiales que los mandaban. El ilustre Escaño, mayor general que fué en dicha batalla, declaraba que en la teórica estaban muy adelantados, pero muy atrasados en todo lo demás; que en la parte principal y más importante de la ciencia naval militar no habían progresado nada, comparados á los ingleses; que nuestro modo de maniobrar no podía compararse con el suyo; que no sabíamos hacer lo que hacían ellos, y que era preciso una refundición total del malhadado sistema que regía en aquella sazón. Han pasado

ochenta años, y la situación de las cosas ha cambiado tan poco, que habremos de felicitarnos si la honrada sinceridad de Escaño encuentra desapasionados émulos en nuestro tiempo. Como estamos atrasados en física, en química, en agricultura, en derecho, en fisiología, estamos también atrasados en ciencia naval: no era fácil que nuestros marinos se sustrajeran á esa ley de unidad, por virtud de la cual caminan siempre á un mismo paso y guardan un mismo nivel todas las manifestaciones de la vida. Y, sin embargo, es necesario que eludan esa ley, porque si nuestros físicos no han de competir con Tyndal, ni nuestros naturalistas con Darwin, ni nuestros sociólogos con Spencer, ni nuestros filólogos con Müller, nuestros diplomáticos sí que tienen que competir con Gladstone y Northcote y nuestros marinos con Seymour y Napier, y en esa competencia está basada la existencia política y la prosperidad de la patria.

Tengo entendido que son nueve las escuelas que sostenemos para ingenieros, artillería é infantería de la Armada, administración, torpedos, etc.. sin contar la de aprendices marineros. Todo eso cuesta 5 millones de reales al año. Para la instrucción que reciben, sobra; para la que deben recibir, sobra también. De ellas salen regulares científicos, mejor quizá que de las universidades; pero lo que España necesita es otra cosa. Hay que mejorar los estudios de la escuela naval, modernizándolos y haciéndolos más prácticos; hay que refundir en una sola de ampliación las diferentes escuelas de estudios mayores, artillería é ingenieros, aumentando las condiciones exigidas para el ingreso; hay que trasladar desde la covachuela al puente á tantos y tantos jóvenes cuyas brillantes cualidades se oscurecen y atrofian en el far-niente del expedienteo, la comisión y la tertulia cortesana; hay que enviar á los más sobresalientes á que estudien y practiquen en el extranjero, principalmente en Inglaterra. Con Inglaterra han de ser nuestras futuras contiendas marítimas, si alguna vez hemos de sostenerlas; y yo tengo la idea de que para eso hay que principiar pidiendo á Inglaterra misma barcos y oficiales. En esto, como en todo, conviene subir hasta la fuente. Y recibir del enemigo el consejo. Después de todo, no hay en esto ningún privilegio: otro tanto ha-

brá que hacer con los fisiólogos, naturalistas, químicos, historiadores, mitógrafos, jurisconsultos, etc.

No menos necesario es enviar maestros á los arsenales extranjeros, para que se perfeccionen en obras de hierro, las cuales, por ser casi nuevas en España, es natural que no se sepan hacer con toda la perfección y economía con que las hacen las maestranzas más adelantadas. En otro tiempo, los arponeros vascongados iban á enseñar su arte á los balleneros holandeses, y los maestros constructores y capitanes de ribera de nuestro litoral cantábrico eran solicitados en los astilleros de Francia, y los de Mallorca explicaban en la academia de pilotos de Portugal. Entonces iban á enseñar; hoy tienen que ir á aprender. Es el turno pacífico de los pueblos en el magisterio de la humanidad.

Ministro civil.—Tales son los delineamientos sustanciales de la reforma; mas para que sea práctica y hacedera, le falta un complemento adjetivo. Hay que obtener grandes economías, hemos dicho: economías, fusionando los dos Ministerios de Guerra y de Marina; economías, fusionando los cuerpos facultativos; economías, fusionando las dos infanterías; economías, disolviendo la escala de reserva; economías, reduciendo el cuerpo administrativo de la Armada y el personal de la administración central; economías, suprimiendo destinos innecesarios; economías, rebajando la graduación y sueldo de los buques en cuarta y segunda; economías estableciendo el reemplazo; economías, transfiriendo arsenales á la industria privada; economías é ingresos, vendiendo buques desarmados, material inútil de los depósitos de artillería é ingenieros, y edificios y terrenos que en Madrid y los departamentos ocupa Marina innecesariamente; economías, simplificando la organización de la enseñanza; economías, suprimiendo más de cien comandancias y ayudantías de marina, que pueden ser desempeñadas por los alcaldes de los respectivos puertos; economías, enviando á la escuela de párvulos á tantos niños que no saben hablar todavía, y ya han sido agraciados con el grado de alférez; economías, declarando terminada de real orden la eterna convalecencia de tantos marinos de agua dulce que vegetan en la escala

de reserva y podrían vender salud á muchos marinos en activo servicio. De estas economías ha de salir el material. Hay que librar á la marina militar de todo servicio extraño á su instituto; de la guarnición de los arsenales, que corresponde á Guerra; del resguardo marítimo, que compete á Hacienda; del servicio de puertos, pesca y ordenanzas de la marina mercante, que incumbe á Fomento con igual derecho que los faros. Hay que reorganizar la enseñanza sobre bases más sólidas; refundir la administración en nuevos troqueles; retirarle el privilegio de ser árbitra de la inversión de su presupuesto; sujetarla á la fiscalización de las ordenaciones de pagos y del Tribunal de Cuentas; pues el no principiar por ahí, echarnos á construír escuadras,—única cosa que la generalidad de la marina cree necesaria,—sería como si á un soldado enfermo se le preparase á la lucha mejorándole el fusil y doblándole la coraza: ¡la verdadera preparación estaría en sanarlo de su dolencia! Hay, además, que acabar con ese criadero de irregularidades, que en otro país darían motivo para que el Senado estuviera constituído en sesión permanente con carácter de tribunal: ascensos fuera de escalafón y contra la ley; condecoraciones sin justificación; transferencias ilegales para convertir en prebendas el presupuesto del material; engaños al país, haciéndole creer con inauguraciones teatrales que se ha puesto en los picaderos de una grada la quilla de un buque, sin tener una arroba de hierro ni de donde sacarlo; escuadras de instrucción convertidas en dependencias oficinescas, que *instruyen* en buques antiguos, en mares tranquilos y en puertos conocidos; buques construídos que no se sabe lo que han costado; carenas que duran seis años, por falta de material; operarios de los arsenales ocupándose en construir muebles para los oficiales de los departamentos; arsenales de nueva creación en puertos decubiertos y sin defensa, cuando está en la conciencia de todos que sobran tres; cañones montados en cureñas inservibles; torpedos que nadie ha visto, encajonados y apilados en almacenes húmedos; picaderos marítimos, en previsión, sin duda, de que sea preciso tripular alguna embarcación con regimientos de caballería, como la víspera de Trafalgar; sobresueldos á chupones, que debieran ir á la escuela y ser

mantenidos por sus padres; doscientos oficiales en nómina por cada uno de los buques útiles, y á lo mejor no haber oficiales para mandarlos; comisiones ilusorias á los amigos, para que residan en Madrid ó vayan á baños sin perder sus pingües gratificaciones; sueldos cobrados por Ultramar viviendo en la Península, mientras una minoría desheredada corre los temporales sobre cubierta de buques desvencijados, ó naufraga con el *Pizarro*, ó perece trágicamente con el *Malespina*, sin que fuera de su paga poco espléndida les alcance ninguna de tantas mercedes y gracias como reparten pródigamente los autoritarios ministros de Marina á costa del bolsillo de los contribuyentes.

Esta es la palanca; estos los obstáculos que es preciso remover; estas las reformas que es preciso realizar, si con voluntad firme y eficaz, no con deseo platónico, queremos ver restaurado alguna vez el poderío naval de España. Pero esa palanca, ¿quién la mueve? Quien haya de hacerlo, necesita poco menos que poseer el don de obrar milagros. Hay que introducir en ese caos el orden de una creación regular; destruir intereses personales, disfrazados con título de derechos; vencer preocupaciones de clase; perseguir abusos; extirpar corruptelas; tronchar en flor esperanzas de medro fundadas en la continuación del régimen existente; lastimar el amor propio de muchos; perturbar á no pocos en el goce de una tranquila existencia; romper con hábitos hechos segunda naturaleza; dejar sin trabajo por el momento á muchas familias, acorazarse contra la energía más poderosa que existe sobre la faz de la tierra, las lágrimas de las madres y de los niños que queden sin pan; contrastar la presión de ciudades influyentes, y tal vez la resistencia pasiva de clases muy respetables de la milicia; tener entrañas de hierro; atropellar por todo; enemistarse con todo el mundo; tapiarse los oidos, como Ulises, contra recomendaciones, contra amenazas y contra gritos de no fingido dolor; ser Alejandro para cortar ab irato esos nudos y esas redes de mallas infinitas, imposibles de desatar, y en que están prendidos y asfixiándose el país y la marina misma; emular á Hércules en el palacio de Augias, para arrojar torrentes de luz y de justicia en esa especie de masonería misteriosa, á la cual no puede uno asomarse

sin sentir mareos y desvanecimientos como se sienten siempre que se asoma á los abismos... Basta, basta, se dirá por ventura: estamos conformes; hay que hacer todo eso; pero, ¿quién pone el cascabel al gato?

La pregunta está en su lugar. Por lo pronto no será ningún general de la Armada. Los tenemos en tanto número, que bastarían á regir todas las escuadras de Europa: no hay uno entre tantos, en quien yo no reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde el puente de una mala fragata, á todas las escuadras británicas; pero tampoco hay uno en quien reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde la poltrona del Ministerio, á la mitad de la marina española. El pasado nos responde del porvenir. Y si el pasado no respondiese, respondería la misma naturaleza humana. A pesar de que, como dice Pietro Manfrin, «los hombres de acción difícilmente son hombres de administración, y que la tierra es enemiga del mar», yo concedo que reunan los generales todas las dotes apetecibles, cálculo, saber, patriotismo, celo, integridad, genio organizador; pero forman parte del cuerpo mismo que ha de ponerse en cura, se han connaturalizado con sus dolencias, se han beneficiado de ellas, las reformas han de herir á compañeros suyos de colegio, de viaje, de oficina, á sus amigos, á sus parientes, á sus hijos, y nadie, ni el más hábil cirujano, fué nunca su cirujano propio, ni se cauterizó la piel, ni se amputó una pierna. Al frente de la administración de la Marina ha de ponerse un estadista que, sin tener con ella ningún vínculo corporativo, haya demostrado en otros ramos que sabe administrar, y que, además de saber administrar, tenga en su carácter tanto acero como tienen los montes de la Península en sus entrañas; que posea una abnegación sin límites, devoción al trabajo, seguridad en los cálculos, inflexibilidad en sus resoluciones, mano de hierro con guante de seda para tratar con las gentes del oficio, perspicacia en el conocimiento de las personas para descargar el peso de la ejecución solo en quien valga y adaptar á cada cargo la aptitud que le sea congruente; que sepa desafiar la impopularidad; que maneje con firmeza el bisturí; que se haga sordo á los clamores del interés egoísta, sea de personas, sea de provincias ó de

clases, y saltar por encima de él, pues la patria no conoce á nadie, siendo una familia que se rige por justicia distributiva, no un asilo benéfico donde imperen el favor y la arbitrariedad; estadistas, en fin,—y permítase la manera de condensar en un nombre mi pensamiento--como el Sr. Figuerola ó como el Sr. Camacho, á quienes el ponente otorgaría su voto para ministros perpetuos de Marina, si esta clase de cargos hubiera de conferirse por vía de elección popular, seguro de que no tardarían en eclipsar las glorias del ilustre intendente Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Este es el complemento adjetivo á que me refería al principio de este párrafo. Sin él, cualquier plan de reforma que se proponga, será tan novela como si se hubiese encomendado la redacción á Tomás Moro ó á Campanella. En los países que tenemos por modelos en cuestiones administrativas y navales, Inglaterra y Holanda, los ministros de Marina son hombres civiles. Y civiles fueron los ministros que han dotado de sus formidables escuadras á los dos países que siguen en poder naval á la Gran Bretaña: la república francesa y el reino de Italia.

CONCLUSIONES

Como resumen de lo que antecede, el ponente que suscribe tiene el honor de proponer á la aprobación del Congreso las conclusiones siguientes:

1.ª Conviene que la marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos ó tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas, minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor, de cuyo transporte ejercen el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.ª Conviene que la marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Rif por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca, desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el trasporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.ª Deben fomentarse los trasportes marítimos, reduciendo

los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

4.ª Debe lamentarse que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente, otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

5.ª Deben favorecerse por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las repúblicas hispano-americanas, con los Estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

6.ª Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el imprudentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos de Cuba.

7.ª Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales, fomentando el establecimiento de factorías, y aun de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en Africa; instalando consulados en los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando depósitos comerciales ó puertos francos en las Antillas menores y en el Rif; suprimiendo trabas como la del derecho de visita en Guinea; y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las repúblicas del Pacífico, al Golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo, á Marruecos y Canarias, y de Manila al Japón, y escuadrillas de pesca en Africa y de trasporte de pescado á Europa.

8.ª Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de éstos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en la ley el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de Puertos, á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa

libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

9.ª Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales, y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una «Dirección general de la Marina mercante», dependiente de Fomento, librando de ellos á la Marina de Guerra.

10.ª Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.

11.ª Es indispensable y urgente restaurar la marina militar, como medio y condición esencial de progreso para la marina mercante.

12.ª En el estado actual de las relaciones internacionales, España debe organizarse como nación cási exclusivamente marítima, y fiar su defensa y su acción en el exterior á la armada más que al ejército, y por tanto, poner término al desequilibrio existente entre sus fuerzas militares, dando en el presupuesto más importancia á las navales y menos á las terrestres.

13.ª España necesita, por lo pronto, unos 120 buques de guerra, poco más ó menos, con un coste de 1.236 millones de reales; sin perjuicio de proseguir después las construcciones ó la adquisición de material flotante, hasta que pueda resistir ó atacar por sí sola, independientemente de toda alianza, á cualquiera potencia naval.

14.ª Las sumas necesarias para crear esa nueva marina no deben pedirse á presupuestos extraordinarios, que España no se halla en estado de soportar, sino que han de salir de diez ó más presupuestos ordinarios como el vigente, gastando al efecto más en material que en personal, y más en construcción ó adquisición de material nuevo que en reparación de material viejo.

15.ª Hay que cerrar ó arrendar cuatro de los cinco arsenales del Estado; vender los depósitos de hierro viejo existentes en ellos; y excluír del servicio y desarmar y vender ó desguazar 130 buques, por lo menos, de los que componen la actual marina militar, unos inmediatamente (la mitad, poco más ó menos), y otros á medida que encuentren relevo en los buques nuevos.

16.ª Se debe fusionar en uno los tres cuerpos facultativos de ingenieros, artillería y general de la armada; suprimir el de infantería de marina; reducir el personal del cuerpo administrativo de la armada, así como el de la administración central; disolver la escala de reserva; y organizar los reemplazos para el servicio de mar.

17.ª Es indispensable reformar los estudios de las escuelas navales, fusionarlas en una, exigir más condiciones para el ingreso, aumentar las enseñanzas, modernizar las existentes y hacerlas más prácticas.

18.ª Para apresurar todas estas reformas y hacer más fácil y menos costosa la regeneración de nuestra armada, es conveniente fusionar en uno solo los dos Ministerios de Guerra y de Marina, y confiarlos á un estadista civil de gran prestigio y probada capacidad administrativa.

Madrid 1.º de Noviembre de 1883.

Como pensaba Costa en 1899

SEGUNDA ÉPOCA (1)

En defensa de la Marina y del Ejército.—El «Círculo Mercantil é Industrial» de San Fernando (Cádiz) ha tenido la atención de dirigir al *Directorio* de nuestra Liga, con fecha 2 de este mes, un escrito participándonos por acuerdo de la Junta general, su conformidad con las peticiones que elevamos en Julio último al Gobierno y á las Cortes sobre el proyecto de Presupuestos generales sin más excepción que las referentes al Ejército, á la Marina de Guerra y á las Clases pasivas.

Opina el Círculo que es necesaria una revolución económica y una transformación radicalísima en todos los organismos públicos, y hasta en nuestra manera de ser de desenvolvernos como nación. Pero no ha de perderse de vista, añade, que así como de nada servirá al particular acumular riquezas si no construye muros y puertas para custodiarlas, las naciones, para dedicarse con tranquilidad al trabajo y al progreso de sus industrias, necesitan Ejército y Marina bien organizados que mantengan el orden en el interior y las hagan respetables en el exterior.

Nos consideramos obligados á dar publicidad á este escrito, por lo mismo que los juicios de la digna Corporación gaditana en lo tocante á Marina de guerra y á fortificación y artillado de costas y fronteras principalmente, no son compartidos por nosotros y tienen enfrente á la opinión del país. Multitud de razones aconsejan escuchar atentamente los alegatos de esa minoría, nacidos de un honrado convencimiento; y hemos de procurar que por lo menos nuestros consocios los lean, con sus acerbidades y todo, insertando íntegro el documento en uno de los próximos números.

(1) Publicada en la *Revista Nacional*, órgano de la Liga Nacional de Productores el 30 Septiembre de 1899, página 237.

I

Voto en pró, por el Círculo de San Fernando

«Círculo Mercantil ó Industrial» de San Fernando, 9 de Septiembre de 1899. (1)

Sr. D. Joaquín Costa.

Distinguido señor mío: En cumplimiento de acuerdo unánime de la Junta general de este Círculo, tengo el honor de acompañar á usted la exposición que á ese directorio de la Liga Nacional de Productores dirige esta Sociedad como contestación á sus circulares.

Lamenta esta Sociedad discrepar en determinados puntos de la opinión de la Liga por usted tan dignamente presidida, pero abriga la esperanza de que el patriotismo y buen juicio de cuantos la componen sabrán apreciar las razones que, inspirándonos en el mejor de los deseos, exponemos.

No tenemos la pretensión de haber acertado, ni menos de haber dicho la última palabra en tan complejo asunto y tan intrincado problema como el planteado por la Liga Nacional de Productores y Cámaras de Comercio; solo aspiramos á llevar nuestro grano de arena á esa colosal obra de la reconstitución de la patria, y á que nuestras opiniones, aunque modestas y desprovistas de autoridad por nuestra propia insignificancia, sean escuchadas sin prejuicios y con la serenidad de espíritu que cuadra á quienes dirigen la más elevada representación de las fuerzas vivas del país.

Así lo esperan todos los socios de este Círculo, y muy especialmente el que tiene el gusto de repetirse con la más distinguida consideración su afcmo. y atento seguro servidor q. b. s. m., *José Ruiz*.

Los socios que forman este Círculo Mercantil é Industrial de San

(1) Publicado en la *Revista Nacional*, órgano de la Liga Nacional de Productores el 16 de Octubre de 1899, páginas 293 y 303.

Fernando (Cádiz), amantes como el que más de la prosperidad y progreso de nuestra desventurada patria, están conformes con las peticiones hechas á las Cortes por las Cámaras de Comercio y Liga Nacional de Productores, exceptuando las que se refieren al Ejército, Marina de Guerra y Clases pasivas.

La ignorancia que existe generalmente en nuestro país de todo lo que con la Marina de guerra se relaciona, hace que la opinión sea injusta y exagerada, no solo al apreciar las causas que motivaron las dolorosas catástrofes de Cavite y Santiago, sino también al proponer los medios racionales y adecuados para conseguir que las fuerzas marítimas contribuyan al mayor engrandecimiento de la nación.

Nadie como nosotros, que habitamos en esta ciudad y hemos aprendido á hablar oyendo el relato del épico combate de Trafalgar á los mismos heroicos marinos que en él lucharon, que recibimos con frenética alegría á los invictos héroes del Callao, San Pedro Abanto y Noveleta, que despedimos al «Reina Regente» y á los marinos de Cavite y Santiago de Cuba, inmolados sin defensa en holocausto de la honra nacional, que en todas estas victorias y reveses hemos teñido la bandera de España con sangre de nuestra sangre, derramada por nuestros padres, hijos, hermanos ó deudos; nosotros, en fin, descendientes de los esforzados varones que en la guerra de la Independencia defendieron con inquebrantable denuedo el suelo patrio, hasta el extremo de hacer de la isla gaditana la capital de España, somos los que tenemos derecho á hablar de la guerra, y sobre todo de la marina española, y no aquellos que en la guerra con los Estados Unidos y cuando se anunciaba la llegada á nuestras costas de la escuadra yankee, declaraban que tan pronto como divisaran al enemigo enarbolarían bandera blanca para evitar los daños del bombardeo.

Piensen los que tales sentimientos abrigaban en acabar con nuestros institutos armados, en anular nuestra marina de guerra. Pero los que sentimos latir en nuestros pechos el amor sagrado de la patria, los que entendemos que la independencia de la Na-

ción está por cima de todos los intereses y de todas las combinaciones financieras, no hemos de consentir sin protesta que, bajo el pretexto de economías suicidas, quedemos indefensos á merced del primer atrevido y expuesta nuestra nacionalidad á las codicias de los poderosos.

No; si hemos perdido nuestras colonias, si en este inmenso naufragio ha padecido nuestro crédito, nuestra fama de valerosos y tenaces en la lucha, conquistemos al menos el respeto de los extraños por nuestra decisión en conservar íntegra la nacionalidad española y en defender nuestro territorio con la heróica firmeza de que dieron ejemplo nuestros abuelos.

***

Se ha dicho en una petición á las Cortes *gastos estériles en mantener con lujo el Rastro donde se custodia nuestro poderío naval*, aparentando desconocer que una nación que tiene más de dos terceras partes de sus límites bañados por el mar, y que poseía un imperio colonial como el que acabamos de perder, tenía para defenderlo una marina de guerra dotada con un presupuesto menor que el que tiene el Ayuntamiento de Madrid para cubrir sus atenciones, y cuyo importe total apenas si alcanzaba para la construcción y armamento de un acorazado moderno. Se ha olvidado que el presupuesto extraordinario para la construcción de la escuadra se invirtió en su mayor parte, por conveniencia de la política, en otras obligaciones, y no se ha tenido en cuenta que, siendo la última guerra esencialmente marítima por los lugares en que se desarrolló, se cometió el absurdo de gastar en atenciones del Ejército casi los tres mil millones de pesetas que nos cuesta la pérdida de las colonias, cuando la mayor parte de esta suma debió consumirse en aprestos navales, y otro hubiera sido el resultado de la lucha.

¡Ah! si cuando al empezar la guerra en Cuba en 1895, un ilustre general de marina que desempeñaba la cartera del ramo, pidió al Consejo de ministros la inversión de 500 millones de pesetas en la rápida adquisición de una poderosa escuadra, hubiera sido aceptado este pensamiento, ondearía aún sobre el castillo del

Morro en la bahía de Manila la bandera de nuestra patria. Parecía mucho entonces 500 millones de pesetas como si no fueran más tres ó cuatro mil millones, algunos centenares de miles de vidas y el prestigio y la honra de la patria, perdido todo por el irreflexivo afán de las economías.

***

Tanta es la importancia de las fuerzas navales en las guerras modernas, que los ingleses, prácticos y positivos por idiosincrasia, han creado la mayor y mejor marina del mundo; y exclamaban llenos de gozo, al ver confirmadas sus teorías en la campaña de Filipinas: ¡Admira ver que territorios tan extensos como los del archipiélago magallánico y con tantos millones de habitantes, estén á merced de los cuatro barcos del almirante Dewey!

Se asegura que la marina necesita reformas; pero ¿qué organismo público hay en España que no las necesite?

Nosotros también pedimos que se reorganice sobre nuevas y provechosas bases; que se suprima lo inútil, lo pernicioso; tanta Junta de utilidad menos que dudosa, tanto destino innecesario; pero, á cambio de esto, ha de dotársela de una escuadra proporcionada al número de habitantes que tiene la nación y al lugar que le corresponde ocupar en Europa, y no dar motivo para confirmar la despreciativa suposición de que el Atrica empieza en los Pirineos... ya que Marruecos no tiene marina de guerra. Y deseamos que si se suprime el Ministerio de Marina, para repararlo de la letal política, se restablezca el antiguo Almirantazgo, con las atribuciones que tuvo á mediados del presente siglo, acercándose todo lo posible al sistema inglés, para que no suceda como al presente que, con los continuos cambios de ministros, la responsabilidad se divide entre muchos, no siendo posible hacerla efectiva en ninguno.

No queremos hacernos cargo de la absurda especie, propalada por algunos extraviados, de que la marina debe suprimirse en absoluto; es decir, que no debe sostenerse ni los barcos ni el personal que compone los distintos cuerpos de la Armada.

Tan peregrina idea nos haría reir sino contristara nuestro áni-

mo el hecho de que haya españoles que así piensen y que en tan poco tengan la honra y el prestigio de la patria.

Aducen en favor de su propósito estos regeneradores á *outrance* que la marina es un organismo podrido, del que nada puede aprovecharse. No entremos á discutir esta aseveración exagerada á todas luces; démosla por sentada, y procediendo lógicamente, dispongámonos á suprimir los Tribunales de justicia, contra cuyos defectos y vicios de organización claman en todos los tonos desde el más humilde ciudadano hasta el más conspicuo personaje político; la administración pública, semillero de irregularidades que dañan tanto al erario como á los particulares; las fuerzas é institutos armados, no exentos tampoco de los mismos vicios y corruptelas que los demás organismos del Estado; y en una palabra, todo lo que vive la vida oficial y á su calor se desarrolla. Nada puede aprovecharse, todo está igualmente corrompido, y de todo hay que prescindir si aceptamos aquella descabellada teoría.

Valiera más aplicar esa energía demoledora á la reconstitución de cuanto para la vida nacional es necesario, mostrando en ello la tenacidad y la resolución de los pueblos viriles que han querido ser y han sido.

No hubo un francés que después de las vergüenzas de Metz y Sedán concibiera la idea de suprimir el Ejército. Todos con igual te, con la misma entereza, se dedicaron á hacer de sus fuerzas armadas una institución que encarnara en el espíritu de la patria, capaz de reconquistar para Francia el respeto de las naciones extranjeras.

¿Y por qué no hemos de hacer nosotros lo que la nación vecina? ¿Es que lo que realizan los franceses no pueden ponerlo en práctica los españoles?

Sí, nada más fácil; basta para ello inspirarse en el sentimiento de patriotismo que impulsó al pueblo francés á pagar sin regateos la más enorme indemnización de Guerra y á no omitir sacrificio para reconstituir su quebrantada nacionalidad.

Y volviendo á las consideraciones de que nos hemos apartado ¿es que debe disminuirse la marina de guerra?

Nuestra opinión es contraria á semejante proyecto, que conceptuamos peligroso y de ningún resultado práctico. Al calor de la marina viven y se desarrollan pueblos de cuya ruina ningún provecho sacaría la patria, ni por ello habrían de disminuirse los sacrificios del contribuyente. Hágase en buen hora reducción en los gastos innecesarios y aplíquese el sobrante que resulte á la construcción de barcos, no llevando el dinero del país á las factorías extranjeras, sino dando vida y trabajo á los arsenales del Estado.

Somos los primeros en reconocer que éstos necesitan radicales reformas, haciendo de ellos centros de fabricación y trabajo antes que plazas fuertes y puestos militares, en que se hacen precisos más oficiales de guerra que ingenieros y más fusiles que herramientas de construcción; estableciendo un sistema sencillo de contabilidad y administración que no exija tanta intervención de unos á otros, tanta documentación y expedienteo, que dan lugar á que produzca más ruido el correr de las plumas sobre el papel que el que causan los martillos de los obreros al golpear las planchas de hierro.

Y al par que esto se realiza, consideramos indispensable la práctica constante de nuestros marinos, más necesaria que nunca en esta época de mutación rápida y constante en los progresos de las ciencias, y en que tantos secretos y tantas fuerzas arrancan á la Naturaleza la actividad de nuestro siglo.

No es un mal para España la existencia de la Marina de guerra; ni siquiera puede reputársela de una carga insoportable. Otras son las causas de la ruina de este desgraciado país, y entre ellas, acaso sea la primera y principal el caciquismo político, especie de árbol del manzanillo bajo cuya sombra se hace imposible la vida de los pueblos.

Quizá no fuera tan difícil como á primera vista parece acabar de una vez para siempre con ese cáncer que corroe las entrañas de la patria: tal vez con el restablecimiento de la llamada ley Mellado para los Municipios y Diputaciones, se diera fin de esa plaga.

El ensayo respecto á los Ayuntamientos empezó á ser benefi-

cioso para los pueblos y fatal para los partidos políticos y las pandillas de explotadores de la cosa pública.

Sin duda, por esto se pusieron fácilmente de acuerdo los dos partidos turnantes, á fin de derogar la ley que incapacitaba á los concejales para ser reelegidos hasta cuatro años después de haber cesado en el cargo.

***

¡Gasto estéril el de fortificación y artillado de las costas! Para aquellos degenerados españoles á quienes aludimos en los primeros párrafos de este escrito, que abrigaban el propósito de izar bandera blanca á la primera intimación del enemigo, el dinero invertido en medios de defensa contra cualquiera agresión del exterior será dinero perdido. Para los que aún conservan sangre española en las venas y de ella no reniegan, para los que aún conservan algo del levantado espíritu de nuestra raza, todo sacrificio para garantir nuestra seguridad nacional será pequeño.

Gasto estéril llamarían tiempo atrás nuestros gobernantes al de las obras de defensa de Cavite é isla de Corregidor en la bahía de Manila y de Santiago, Cienfuegos, Cárdenas, Manzanillo y otros puertos de Cuba, cuando no se resolvieron á acometerlo: y sin embargo, si *ese gasto estéril* se hubiera llevado á cabo, no flotaría la bandera estrellada en aquellos vastos dominios, tantas veces regados con nuestra sangre.

¿Es que no sabremos ahora tampoco aprovechar la dura lección de la experiencia? ¿Hemos de seguir, como hasta aquí, teniendo la imprevisión y el descuido por única norma?

No pretendemos que se haga en un día lo que no se ha sabido realizar en tantos años. No pedimos que obras de tanta importancia se lleven á cabo con los recursos de un solo presupuesto y haciendo un sacrificio superior á las fuerzas del país; pero, en cambio, no podemos aceptar, á fuer de españoles amantes en primer término de nuestra nacionalidad, que se nos condene á seguir inermes, sin medios de rechazar la agresión de fuera y expuestos siempre al golpe de mano de cualquier nación codiciosa y á la vergüenza de una nueva desmembración de nuestro territorio.

No podemos aceptar tampoco que se despoje á las clases pasivas del Estado, así civiles como militares, de los derechos que legítimamente poseen. Para regenerar (ya que es esta la palabra de moda) nuestra administración y reconstituir nuestra patria, lo primero de todo es inspirarse en un criterio de severa justicia. No se consigue esto atropellando derechos *ab irato,* bajo el pretexto de que se realizan economías, sino respetando lo legalmente constituído y reformando para el porvenir aquello que la experiencia demande.

El derecho reconocido á los retirados, jubilados y pensionistas es una propiedad tan legítima, tan respetable, como nuestras fábricas, nuestras fincas y nuestros establecimientos. Nadie puede desposeernos de éstos, ni nadie puede tampoco, sin cometer una expoliación, arrebatar á aquéllos los derechos que las leyes les han reconocido.

Las obligaciones de Clases pasivas constituyen una verdadera carga de justicia, ya que el Estado, en un momento de penuria, se apoderó de los cuantiosos fondos de los Montepíos, contrayendo el sagrado compromiso de atender con los recursos del Tesoro público al pago de las pensiones que señalaban los Reglamentos. Para dejar de cumplir este compromiso de honor y de conciencia, solo había un medio: restablecer los antiguos Montepíos, reintegrándoles las importantes sumas de que se incautó la Hacienda.

Cierto que esta obligación resulta ya abrumadora para el presupuesto del Estado, y que se hace preciso estudiar la manera de reducir su importe. Hágase en buen hora, limítense los abusos que existan, formúlese una ley general de clases pasivas, igual para todos, sin preferencias injustas de cuerpos ni categorías, y, sobre todo, ayúdese eficazmente por el Estado la creación de Montepíos particulares, que los mismos interesados dirijan y administren, único medio de que el Tesoro pueda ir aligerándose de tan pesada carga sin lastimar derechos dignos del mayor respeto. Pero no se olvide que, para realizar esto último, se hace preciso suprimir ó aminorar al menos el impuesto sobre sueldos que, con

el ilustre hacendista Camacho, consideramos antieconómico y contraproducente.

***

Como las Cámaras de Comercio y la Liga Nacional de Productores, como la opinión entera y el país todo, consideramos necesaria una revolución económica y una transformación radicalísima en todos los organismos públicos y hasta en nuestra manera de ser y de desenvolvernos como nación.

Precisa fijar la atención, no solo en lo que se gasta, sino en qué y cómo se invierte, ya que el verdadero secreto de la ciencia económica moderna consiste en que, contribuyendo más el país, pague menos el individuo.

Pero no ha de perderse de vista que, así como de nada servirá al particular acumular riquezas si no construye muros y puertas para custodiarlas, las naciones, para dedicarse con tranquilidad al trabajo y al progreso de sus industrias, necesitan Ejército y Marina bien organizados, que mantengan el orden en el interior y las hagan respetables y consideradas en el exterior.

San Fernando 2 de Septiembre de 1899.—*Presidente,* José Ruiz Rodríguez.—*Vicepresidente,* José Castillo Sánchez.—*Vocales,* Manuel Ruiz Pérez, Bernardo Gutiérez Otero, José Ruiz Alcántara, Benito Rey, Emilio de la Flor.—*Contador,* Manuel Caramé Fernández.—*Secretario,* Eugenio Expósito.

II

Cambio en la opinión

No por injusta prevención á la Marina, ni por desconocimiento de su importancia; no por desamor á la patria, ni por egoismo, imprevisión, antojo ó instinto suicida incluyó nuestro Directorio, en representación de los productores, estas dos peticiones en su plan de reforma de los Presupuestos elevado el día 6 de Julio último (1899) á las Cortes y al Gobierno:—«12. Que el Ministerio de Marina pase á ser una Dirección ó Inspección más del Ministerio

de la Guerra; y se reduzcan las fuerzas navales á lo extrictamente preciso, para mantener la comunicación con las Islas y posesiones españolas de Africa.» «16. Que se *supriman todas* las Escuelas y Academias dependientes del Ministerio de Marina.»

Hace diez y seis años, en el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil (Noviembre de 1883), este mismo Sr. Costa á quien, como presidente de nuestra Liga, va dirigida la atenta comunicación del Círculo de San Fernando, fué ponente del tema «Estado de la Marina Española y medios de fomentarla»: de las 66 páginas que su dictamen ocupa en el tomo II de las *Actas*, 28 versan sobre la marina de guerra. No se ha dicho nunca más á favor de ella, como medio de fomentar la marina mercante y de asegurar la posesión de las colonias; no se ha ponderado nunca tanto su necesidad «como base de una política verdaderamente nacional.» Juzgue el Círculo por los siguientes párrafos que recortamos de uno de sus capítulos:

«En una cosa estamos conformes todos los españoles: en que es hora ya de que España vuelva á ser una nación europea por algo más que por accidentes geográficos; porque tome parte en la formación de la historia contemporánea. Para conseguirlo, necesitamos principiar por ponernos en condiciones de poder escoger libremente entre la paz y la guerra, sin que por desdén ó por misericordia nos releguen á la primera, ni por impulsos de absurdas alianzas nos arrastren á la segunda. Mientras el imperio de la fuerza no termine, víctima de sus propios excesos, vencida por sí misma, y se inaugure el reinado de la justicia, distante todavía de nosotros tal vez siglos, sólo será digno de la vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento, títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones. ¿Es qué nada hemos adelantado desde la Edad de hierro? Sí, hemos adelantado: entonces era preciso triunfar; hoy basta combatir. Hace dos años preguntaron á Europa algunos españoles: ¿por qué no ha de ser España potencia de primer orden, si lo es Italia? y Europa respondió por órgano de una revista política: «Italia ha entrado una vez en guerra con Rusia y dos con Austria: sus campañas podrán haber sido desgraciadas,

pero el hecho es que ha peleado.» Quien lucha, daña al contrario, aun siendo vencido de él, y como es tan varia la fortuna, quien ha sido vencido hoy puede triunfar mañana: mientras restaña sus heridas y llora sus muertos, está demostrando que vive, y viviendo, que espera.

Por esto Austria y Alemania temen á Italia y á Francia vencidas, más que la víspera de Sedán y de Lissa. Lo peor que puede sucederle á un pueblo, es que no le suceda nada; señal segura de descomposición y pronóstico de muerte. Con el que no puede hacer frente no se mete nadie, pero tampoco cuenta nadie con él: está fuera de los sucesos, independiente del tiempo: no vive, es un muerto insepulto; sus bienes son tenidos por mostrencos, y pasan á poder del más audaz ó del más fuerte. ¿Llevamos nosotros este camino? Conteste por mí el Congreso; yo no he de decir sino una cosa: España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar, que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotado hace falta poseer una escuadra y España no la tiene; y vive derrotado por sí, en estado de derrota permanente, quien no puede exponerse á que lo derroten los contrarios.

«He nombrado de intento la armada y los marinos porque creo que en ellos tienen la mitad de su clave los problemas á cuya discusión está consagrado este Congreso. Yo tengo la idea de que las fuerzas de mar están llamadas á una mayor participación que las de tierra en las futuras contiendas que haya de reñir España. Por tierra, solo tenemos que atacar ó que resistir á una nación; por mar, á todas. Todavía ha de tenerse en cuenta el distinto carácter político que revisten la frontera Pirenaica y la frontera de los Vosgos: la primera separa dos naciones que necesariamente tienen que ser amigas, España y Francia; la segunda divide dos naciones que necesariamente tienen que ser rivales, Francia y Alemania. Resulta de aquí, que por tierra solo podemos hacer la guerra al único país á quien no la debemos hacer. Por esto no me persuado de que la base de operaciones y la línea estratégica de nuestra independencia sea el Pirineo: nuestra base de operaciones es movible, está en la Armada. Geográficamente,

España es una Península, es decir, una nación casi-continental y una nación casi-insular; históricamente ha vivido hasta hoy como nación interior, y debe vivir desde hoy como nación marítima.

. . . . . .

«Todavía los tercios famosos pudieron hacer de España la primera potencia del orbe y poner en sus manos por un instante el gobierno político de la cristiandad, mientras la vida de relación de los Estados europeos estuvo concentrada en Europa cuando no se habían suscitado aún, ni se sospechaba siquiera, los problemas que ahora se ventilan ó se incuban en Asia, en Africa, en Occeanía. Hoy, no digo ya dominar, pero ni existir podría en esas condiciones. Los tiempos y las necesidades han cambiado: Europa es algo más que un continente; Europa es todo el planeta. Nuestro campo de acción está menos en tierra que en el mar; en el estado actual del mundo, y con nuestros 20.000 kilómetros de costas—extensión igual á la que media entre los dos polos del planeta—sobresale nuestra posición marítima: debemos obrar como nación casi-insular, al igual de Inglaterra. Nuestra debilidad presente nace, sobre todo, de no haber visto á tiempo esta trasformación y no haber trasformado paralelamente las fuerzas militares del país. Como aquel batallón de extremeños que en 1808 se alzaron contra Napoleón, armados á la antigua, con espada y rodela, España pretende salir al encuentro de los grandes conflictos europeos cubierta con su vieja coraza de otros siglos.

. . . . . .

«Yo quisiera lo mismo: yo quisiera que el presupuesto de Guerra y Marina se partiera por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto como al presente. Ese opino que debe ser el objetivo inmediato de nuestros partidos, sin perjuicio de proseguir ulteriormente la forma hasta dar con la verdadera ponderación de unas y otras fuerzas.

. . . . . .

«Puede España disminuir sin peligro su ejército, pero no pue-

de sin peligro dejar de aumentar su armada. Si quiere ser señora de sí misma debe principiar por hacerse dueña de sus mares. De hoy más, su suerte va unida á la suerte de su marina. La marina ha de ser su todo: baluarte de la nacionalidad; garantía necesaria de su existencia; fiador único de sus colonias presentes y futuras; custodia tutelar de su marina mercante; base de sus relaciones con las demás potencias; llave para entrar en los Consejos europeos; fortaleza flotante para defender sus desguarnecidas costas, las puertas marítimas de su territorio, los emporios de su comercio; condición *sine qua non* de su futuro engrandecimiento. En suma, le es indispensable tanto para su defensa interior como para su acción en el exterior.»

. . . . . .

«La restauración del material flotante, ó hablando en general, de la Marina, es un problema de mucho tiempo, y solo puede encontrar solución por partes. Hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval: el primer paso de la reforma debe consistir en relacionar esas dos cifras de tal manera que, ó seamos la quinta potencia en el mar ó la décima en el presupuesto, produciendo por cada millón de gasto un millón de buque, y no medio ó un cuarto; ó lo que es igual, administrando como se administra en Europa, y no como se administra en Marruecos. Cumplida esta primera parte del programa, para lo cual no será mucho dar diez años, el problema se presenta bajo una nueva faz: por la longitud de nuestras costas y por la extensión de nuestras colonias, somos la cuarta potencia marítima: por consiguiente, necesitamos seguir construyendo, seguir acrecentando nuestras fuerzas, hasta ser, no ya la quinta, sino la cuarta potencia naval: cinco años más, demos por caso. Mas no concluye todo ahí; no basta atender á la nación, hay que atender á la raza; no basta contar con el presente, hay que contar con el porvenir. España debe dilatarse por nuevas tierras, surcar nuevos océanos, abrir nuevos mercados á su comercio, preparar nuevos territorios al exceso de su población; ó traducido en términos militares, España tiene que imponer á su Marina responsabilidades mucho más vastas que las que tiene al presente.

España se halla tal vez destinada á ser el reductor común de las naciones latinas; debe aspirar cuando menos y por lo pronto, á mantener el predominio de esta raza en los mares en frente de la raza sajona, á lo cual le obliga, entre otros, el hecho de existir 18 naciones que hablan su lengua, formadas las más, y algunas en vía de formación. España tendrá, pues, que seguir construyendo, construyendo siempre, y pasar de cuarta potencia naval á tercera, y después á segunda, y en una palabra, ponerse en condiciones de contrastar sea por sí sola, sea con su aliada natural del Mediterráneo, Italia, ó con su aliada natural de América, la República Argentina, el formidable poder naval de la Gran Bretaña»...

. . . . . .

No seguimos copiando más. Para hacer de España la quinta potencia naval (primera etapa en la ejecución de ese plan), pedía el Sr. Costa una lista de acorazados, cruceros y porta-torpedos que componen en junto 119 buques, con un presupuesto de 1.235 millones de reales. No llegaba á tanto el plan del general Sr. Beránger, leído en el mismo Congreso geográfico: «pedía él y consideraba necesario para la organización de nuestro poder naval», 800 millones de reales facilitados en siete años y un número de cruceros y buques de combate menor que el propuesto por el señor Costa.

Pero... el Sr. Costa hallaba necesario, para restaurar la marina ó crearla de nuevo, algo más que dinero: hallaba necesario introducir en ella una revolución orgánica que había de alcanzar á todo, al personal técnico, á los cuerpos auxiliares, á la administración central, á las comandancias y ayudantías de marina, á los arsenales, á las ordenaciones y contabilidad, á las maestranzas, y muy especialmente á la instrucción naval. He aquí las conclusiones en que el ponente resumía su pensamiento.

«11. Es indispensable y urgente restaurar la marina militar, como medio y condición esencial de progreso para la marina mercante.

«12. En el estado actual de las relaciones internacionales, España debe organizarse como nación casi exclusivamente marítima, y fiar su defensa y su acción en el exterior á la armada más

que el ejército, y, por tanto, poner término al desequilibrio existente entre sus fuerzas militares, dando en el presupuesto más importancia á las navales y menos á las terrestres.

«13. España necesita, por lo pronto, unos 120 buques de guerra, poco más ó menos, con un coste de 1.236 millones de reales, sin perjuicio de proseguir después las construcciones ó la adquisición de material flotante, hasta que pueda resistir ó atacar por sí sola, independientemente de toda alianza á cualquiera potencia naval.

«14. Las sumas necesarias para crear esa nueva Marina no deben pedirse á presupuestos extraordinarios, que España no se halla en estado de soportar, sino que han de salir de diez ó más presupuestos ordinarios como el vigente, gastando al efecto más en material que en personal, y más en construcción ó adquisición de material nuevo que en reparación de material viejo.

«15. Hay que cerrar ó arrendar cuatro de los cinco arsenales del Estado; vender los depósitos de hierro viejo existentes en ellos, y excluír del servicio y desarmar y vender ó desguazar 130 buques, por lo menos, de los que componen la actual marina militar, unos inmediatamente (la mitad, poco más ó menos), y otros á medida que encuentren relevo en los buques nuevos.

«16. Se debe fusionar en uno de los tres cuerpos facultativos de Ingenieros, Artillería y general de la Armada; suprimir el de infantería de Marina; reducir el personal del cuerpo administrativo de la Armada, así como el de la administración central; disolver la escala de reserva; y organizar los reemplazos para el servicio de mar.

«17. Es indispensable reformar los estudios de las escuelas navales, fusionarlas en una, exigir más condiciones para el ingreso, aumentar las enseñanzas, modernizar las existentes y hacerlas más prácticas.

«18. Para apresurar todas estas reformas y hacer más fácil y menos costosa la regeneración de nuestra Armada, es conveniente fusionar en uno solo los dos Ministerios de Guerra y de Marina, y confiarlos á un estadista civil de gran prestigio y probada capacidad administrativa.»

Ahora, sírvase oir el Círculo. El dictamen en cuestión se repartió impreso á los congresistas al final de la sesión del día 9 (Noviembre), como preliminar á la discusión, que debía tener lugar en la sesión siguiente. Pues bien; en esa sesión siguiente, luego que el ponente hubo leído las diez primeras conclusiones, referentes á marina mercante, dijo, según se lee en el libro de *Actas*: «A estas conclusiones siguen en el dictamen impreso otras relativas á Marina de guerra; pero habiendo creído algunos dignos individuos de la Mesa que no era conveniente discutir acerca de ellas, y no considerándose, por otra parte, autorizada la misma para retirarlas sin mi anuencia, ha interesado de mí que las retire, y yo, en justa y debida deferencia á la Mesa, las retiro.» El presidente que lo era aquel día el Sr. Coello, dió las gracias en frases muy lisonjeras para el ponente, recordando que á iniciativa suya había sido debido el Congreso.

¿Qué había sucedido desde el día anterior, para que se excluyera del debate el dictamen de la ponencia en lo concerniente á Marina de guerra? Pues había sucedi lo que luego que los marinos se hubieron enterado de su contenido, acudieron del Ministerio para pedir que no se leyera ni se pusiera á discusión, anunciando que en otro caso tendrían que retirarse del Congreso; y el ponente, que ya había logrado el efecto que se propusiera, no tuvo inconveniente en ceder á los deseos de la Mesa, para que la obra del Congreso, que tan admirablemente iba desarrollándose, no fuera á encallar ó á comprometerse en alguna disidencia.

Lea la respetable corporación de San Fernando ese dictamen, y diga después si un país donde pasa lo que pasó aquel día no estaba de antemano condenado á ver sus escuadras, flotas ó flotillas como quince años después las ha visto en Cavite, en Santiago de Cuba y en el Canal de Suez; y si un país así que ve evaporarse en un abrir y cerrar de ojos, como por arte de magia, aquel potente instrumento de guerra que le había costado sacrificar 100.000 kilómetros de caminos vecinales, de que todavía carece, y que lo ve evaporarse y desvanecerse por causas previstas desde hace más de una generación, por no haber remediado en quince años uno solo de aquellos vicios serenamente expuestos y razonados en un

dictamen del Congreso científico, á que ni siquiera se quiso prestar oído, y que cae por fin en la cuenta de que si tales vicios no se remediaron es porque no tenían remedio, porque no son nacidos de un accidente pasajero, porque son constitucionales,—no tiene obligación de negarse á oir hablar de Marina para otra cosa que para liquidarla.

Las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado. No presta ya el tiempo para empezar otra vez y sacar de la nada nuevas escuadras que no fueran, como los torpedos mandados á Manila, la cebada al rabo; ni aunque hubiese tiempo queda dinero para barcos; y cuando ambos factores concurriesen, todavía faltaría lo mejor, aptitudes para administrarlos, manejarlos y hacerlos valer. Nota muy agudamente el Círculo que también con la justicia, con la enseñanza y con la administración naufraga el país, y es una dolorosa verdad; pero vea lo que de tales instituciones decimos en nuestros manifiestos y lo que con ellas tratamos de hacer: todavía podrían alegar en descargo suyo que no se erigen en Estado, que no se ponen fuera de la ley común ni se declaran intangibles é indiscutibles, ni se petrifican por tanto. Como quiera que sea, el Sísifo español se planta, negándose á cargar una vez más con el peñasco. Acaso nos pregunte el Círculo: ¿qué será de España sin marina? ¡Ay! Lo mismo que ha sido siempre con ella: lo que Dios quiera! ¿Y aquello del Congreso Geográfico sobre restauración de nuestro poderío naval? Un sueño, república de Platón pura: algo previsto en hipótesis por la ponencia misma, á su final, cuando decía que de no admitirse el complemento adjetivo allí razonado «cualquier plan de reforma que se proponga será tan novela como si se hubiese encomendado la redacción á Tomás Moro ó á Campanella». ¡Lástima que este último sueño de grandezas de nuestra nación, de que fuimos malaventurados voceros, haya costado tantas preciosas vidas y tantos raudales de oro, que son vidas también!

Cómo pensaba Costa en 1907

Informe acerca de construcción de la Escuadra [1]

I

No se debe pagar

La cuantía del sacrificio en perspectiva.—La opinión lo rechaza: solo el Parlamento lo quiere.—O los diputados lo votaron como particulares.—O votaron á cargo del país, imponiéndosele.—Gobierno del país contra el país: dictadura parlamentaria.—Por conveniencia y por decoro, el país debe hacer prevalecer su mandato Non possumus. Resistencia al pago. Los que han gobernado carecerían, en todo caso, de autoridad para ejercer la dictadura.

1. *La cuantía del sacrificio pecuniario en perspectiva.*—La nueva máquina que el Congreso de los señores diputados ha ideado para triturar á los que trabajan, ha de consumir las partidas siguientes: en los primeros ocho años: 200 millones de pesetas en presupuesto extraordinario para construcciones navales, además de otros 400 millones en presupuesto ordinario si es verdad que

(1) El miércoles 25 de Diciembre de 1907 publicaba *El País,* periódico diario de Madrid, este importantísimo Informe, encabezándolo por su cuenta con la siguiente explicación:

«El Sr. D. Joaquín Costa—omitimos adjetivos encomiásticos por innecesarios y porque sabemos le molestan - no ha venido espontáneamente á tratar el tema de la Marina de guerra y reconstitución de la Escuadra: ha venido requerido por nosotros, pública y privadamente. Todavía, á nuestros primeros requerimientos, se hubo negado, fundándose primero en lo aflictivo de su estado físico que, desgraciadamente, no le deja ni la fuerza necesaria para sus trabajos propios, y segundo, en la inutilidad, según él, de todo cuanto se haga en favor del país, incapaz de responder, muerto ya del todo ó dementado.

»Con menos pesimismo nosotros, ó con pesimismo menos resignado, hemos insistido en conocer la opinión que estimamos valiosa del retraído patriota de Graus, y en obsequio personal á nosotros, que profundamente agradecemos, nos ha dicho esto que á continuación puede leerse y sirve de remate á nuestra información.»

se trata de elevar á cincuenta millones el gasto anual de gastos del Ministerio de Marina: en junto, 600 millones. Cuatrocientos si el presupuesto ordinario fuese sólo de 25 millones.

Pero esto no es más que una parte mínima del sacrificio: ya el Sr. Maura nos advierte que eso es solo *para empezar*, la primera jornada de un camino: que después que hayamos gastado esa millonada, «seremos todavía muy débiles y estaremos *muy al comienzo* de la satisfacción de las necesidades navales de España: al final de aquel gasto, seguirá el mismo *probablemente agravado.*» ¿Hasta qué límite? Indefinidamente; pero detengámonos en la cifra de 1.000 millones de presupuesto extraordinario que *Diario Universal* señalaba, en 1905, cuando el proyecto Cobián, y que *El Imparcial* apuntaba días atrás, con ocasión del proyecto Ferrándiz, como cifra necesaria para adquirir el poderío naval necesario á guarnecer suficientemente la Península y sus dos archipiélagos adyacentes. *Mil millones* de pesupuesto extraordinario, y cada diez años *otros mil* de presupuesto ordinario, y gracias si con cien millones anuales hay bastantes para personal y sostenimiento del material fijo y del flotante, luego que éste ha aumentado en considerable proporción. Si cada diez años no, pongan ustedes cada quince.

El cálculo no tiene nada de fantástico ni es ninguna novedad: para perder las provincias ultramarinas, es decir, la mitad del territorio español, tuvimos que gastar en humo 3.000 millones de pesetas (¡sin contar las cien mil vidas inmoladas!); y ¿qué menos de otros 3.000 millones nos ha de costar el desprendernos de la otra mitad del territorio, la Península y sus islas, y merecer el honor de que un Gobierno extranjero, tal como el de los yankis en Cuba y el de los ingleses en Egipto, venga á poner orden en nuestros asuntos, cerrando arsenales y abriendo escuelas?

¡Lo que se estará riendo de nosotros Inglaterra, aun cuando resulte que ha sido «consejo» de su *Foreing Office!*

La opinión lo rechaza: solo el Parlamento lo quiere.—No quiere el Sr. Maura, dice, disimularse una realidad desagradable: que la opinión general, computando en ella no meramente al vulgo, sino

á los discretos, á los avisados, mira con desvío, aleccionada por el escarmiento de lo pasado, la embocadura de nuevos gastos para la reconstitución de nuestro poder naval.

Más explícito, si cabe, el Sr. Moret, afirmaba ese mismo estado de conciencia de la colectividad española: «No hay que hacerse ilusiones: *la mayor parte de la opinión* no está con nosotros. Decepciones, amarguras, desengaños, falta de fe en los partidos políticos y en sus hombres, todo esto hace que no se crea en la regeneración de la marina y se tema que esto sea una vez más tirar dinero sin conciencia y sin medida y no hacer nada para el engrandecimiento de la patria.»

Uno de los primeros maestros de derecho político en Europa, Gumersindo de Azcárate, en sus libros *El Selfgovernment* y *El régimen parlamentario,* dice que los diputados pertenecen á aquel género de mandatarios ó apoderados que actúan con arreglo á las instrucciones que reciben constantemente del mandante. El país no abdica su soberanía en sus representantes al elegirlos, sino que la ejerce continuadamente, sin interrupción, al propio tiempo que aquéllos ejercitan la delegada que se les ha conferido. Por eso, *el poder supremo, que es el del país, está siempre en acción,* y cuando entre él y el Parlamento no existe armonía, surge la necesidad de la disolución de las Cámaras para restablecerla.

Con esta doctrina del insigne publicista leonés se da la mano otra de Francisco Giner, el esclarecido filósofo del derecho, en su *Teoría de la persona social:* «Los órganos de la comunidad social son meros agentes y subordinados suyos, sin que *á ninguno de ellos,* aun el más elevado, *sea lícito sobreponerse á la acción impulsiva del todo.* Es este el único en quien reside la soberanía y la ejerce continua y prácticamente, siempre según el estado de su espíritu, ó sea de la llamada opinión pública.» «Al legislador profesional no le incumbe realmente sino definir en formas concretas las tendencias que allá en el fondo de la conciencia general y difusa van despertando las *necesidades de la vida* en cada tiempo.

Esto supuesto, y dado que la falta de armonía entre el Parlamento y la opinión, en el caso presente, es ya concreta y diáfana, sin que necesite siquiera ser interpretada como si se tratase de

una tendencia indecisa, difusa, la han visto y declarado leaders del Congreso como los Sres. Maura y Moret, la han corroborado, ya particularizando, otros, como los Sres. Nougués y Miró con referencia á sus electores, la proclaman á diario la gran mayoría de los periódicos independientes, la han apoyado con su voto negativo los organismos económicos, tales como las Cámaras de Comercio de Albacete, Salamanca, Valladolid y otras, pronunciándose contra los proyectos del Sr. Sánchez Toca en 1903, etcétera, etc.,—eso supuesto, repito, el acto del Congreso votando el proyecto de escuadra ha podido tener uno de los dos siguientes significados:

3. *O los diputados votaron como particulares,* esto es, desviándose de las instrucciones de la opinión mandante, sin carácter de mandatarios, por cuenta propia, y en tal caso á ellos incumbe pagárselo y nadie debe irles á la mano, pues tienen ese gusto, conforme al art. 1.717 del Código civil, hecho extensivo á estos episodios de la vida pública: «Cuando el mandatario (aquí diputado) ha obrado en su propio nombre, él es el obligado directamente en favor de la persona con quien hubiere contratado (proveedores de material para construir naves, maestranza, etc.), como si el asunto fuera personal suyo.»

4. *O votaron á cargo del país, imponiéndosele. Gobierno del país contra el país: dictadura parlamentaria.* – Este fué el pensamiento declarado de Francisco Silvela en su confesión general ante la opinión y despedida de la política (19 de Septiembre 1903), donde luego de reconocer «que el país es resueltamente hostil á todo intento de construcción de escuadra» y que «en el régimen parlamentario se gobierna con la opinión y no contra ella», á renglón seguido, sin transición siquiera de algunas líneas, decía, aplicando al revés aquella sana doctrina, que habría emprendido inmediatamente la construcción de la escuadra, «contrariando la voluntad del país y arrostrando sus resistencias», si el partido liberal hubiese tenido pensamiento y éste hubiera resultado coincidente, imprimiendo á aquel plan el carácter de obra común del régimen gobernante.

Esa coincidencia se ha dado ahora, y aquellas gravísimas temerarias palabras acaban de repetirse por el Sr. Maura, apoyadas por los demás paladines del Parlamento: «*Aun en el caso de que faltase la fuerza, que no falta,* yo no abdicaría, no renunciaría al cumplimiento de mi deber: hasta ese punto no estoy dispuesto á subordinar la acción del Gobierno á ese estado de opinión...»

Es decir que no se va á construir con dinero de los diputados, sino con dinero del país, aunque haya que sacárselo á punta de bayoneta por la Guardia civil.

Azcárate, en sus citadas obras, llama á esto «*dictadura parlamentaria*», fruto de una manifiesta contradicción entre la teoría y la práctica, puesto que aquélla proclama que el régimen parlamentario tiene por fin el *gobierno del país por el país,* y luego ésta pone de manifiesto que la suerte de un pueblo está pendiente de la voluntad del jefe de una parcialidad política ó, cuando más, de una *oligarquía de notables.*»

Ya sabemos como ha de definirse nuestro caso: la votación del día 30 no fué acto de un Parlamento: fué una dictadura de notables liándose la manta á la cabeza y haciéndole una higa al país. El concepto del régimen habrá de variarse, tomando forma de paradoja: el gobierno del país... contra el país. ¡Valiente selfgovernment!

5 *Por conveniencia y por decoro, el país debe hacer prevalecer su mandato. Non possumus. Resistencia al pago.*—En presencia de tan anómala situación, los que me lean preguntarán quizá: ¿qué hacer? Si se tratara de un detalle sin significación ó de escasa entidad, podríamos ante aquel desahogo hacer la vista gorda; pero en cosa de tanto bulto y transcendencia, como que en ella les va la vida á millones de aquellos órganos de la opinión, cual no les va á los que la votaron, ¿nos es lícito en conciencia cruzarnos de brazos, dejarnos encerrar en el degolladero y que se hagan en nosotros tan atroces anatomías? Algún recurso debe haber...

Lo hay. No hablemos de disolver las Cortes, para que la opinión se concrete y la contradicción se resuelva en las urnas electorales, según quiere la teoría: parecería una broma que Azcárate

y yo queríamos dar á los preguntantes; sabidos los Poderes que gastamos. Conforme á la doctrina admitida hoy universalmente en Europa, las leyes se promulgan siempre *ad referendum* de la opinión y no la obligan sino en tanto que sean admitidas por ella en los hechos; y ¿qué no será cuando, como en el caso presente, la ley se ha promulgado á sabiendas de que la opinión la rechazaba, de que el Parlamento decía *sí* cuando ya el país, cuyo voto es el decisivo, había dicho *no*?

Esto supuesto, he aquí el primero y más obvio de los recursos posibles, tal como se lo apuntó, inspirándose en hechos presentes, el mismo eminente parlamentario en el Congreso de los Diputados (9 Dic. 1899). Notaba él con asombro que el presupuesto general de gastos resultaba dividido, con corta diferencia, en tres partes iguales: una que se llevaban los intereses de la Deuda pública; otra, el elemento militar, Guerra y Marina; y otra, todas las demás cargas y servicios del Estado, educación y cultura, obras públicas, justicia, clero, diplomacia, policía, agricultura, montes, canales, puertos y faros, beneficencia, etc., y decía:

«Ante este hecho, ¿podemos seguir discutiendo? ¿Es posible en España un presupuesto del que la Deuda consume un 34'62 por 100, el elemento militar un 35'70, y todas las demás atenciones un 29'68? ¿Qué extraño es que el país, en vista de esto, haya dicho *non possumus*? (aludía á la actitud de resistencia pasiva de la Unión Nacional). Y como no se puede, no se debe, y como no se debe no se quiere. Esta es la actitud del país, y esa actitud tiene que ser la de estas minorías.»

Eso respondo á los que me interrogan: los contribuyentes *deben negarse* al pago de los 200 millones, como de los 2.000 á que ha de extenderse el compromiso contraido á espalda suya por los Poderes. Ya sé yo que los contribuyentes y el llamado Cuerpo electoral están casi tan muertos como la nación, y tengo por seguro que no reaccionarán, que aguantarán esa nueva bofetada y crucifixión, tan inícua como macabra. Pero sepan que tienen derecho á resistir pasivamente el pago de esos millones con que se abre una nueva vía de perdición, ya la última, si por ventura queda aún espacio para hablar de último. Más aún: que tienen

derecho á resistirlo ya no pasivamente, sino activamente. ¿Y qué digo? Tienen más que derecho; tienen obligación, aunque no fuese más que por la España rediviva de la hipótesis, por esa España venidera que sin eso—¡acaso aun con eso!—no ha de venir. Derecho y obligación, digo, aunque con la certeza ¡qué amargura! de que aquellos órganos de la opinión vulgar y de la opinión ilustrada aludidos por el señor Maura soportarán el agravio con su acostumbrada resignación, no estóica, sino ovejuna, y se echarán en el surco... para que la España privilegiada, para que el Parlamento dictador y sus sayones les carguen y les aumenten la carga con más comodidad.

No haya miedo, no, de que sacudan su ingénita modorra y venzan su apatía constitucional para hacer cara á su enemigo el Poder, diciéndole, como le dirían si quedase en ellos señal de masculinidad.

—*Ubi tu Caia, ego Caius.* ¿Tienes gusto en jugar á los acorazados y á los torpederos? Pues págatelos. Nosotros queremos cambiar de vida; queremos hacer política *dinámica* y orgánica, pues que por no haberla hecho á su tiempo caímos: vosotros no acabáis de salir de la política *mecánica* y plusquam doctrinaria que nos condujo á la africanización y á Santiago de Cuba; y no salís de ella, porque esa es la descansada, no exije como la otra poner la vida entera en ella, se improvisa en una tarde de Marcha de Cádiz y ya luego permite dormir á pierna suelta, y por otra parte esa os basta, dado que vuestro fin, testigo la experiencia, no es hacer nación, sino gozarla. Había que rectificar el sentido de toda nuestra historia, y vosotros mismos lo confesáis, no habéis rectificado nada: continuáis, no la historia de España, no siquiera su decadencia, sino su caída. Eso significa vuestro pensamiento de escuadra. Con Villaverde nos dijisteis que en aras de la consolidación del superavit y el saneamienio de la moneda teníamos que renunciar por algunos años á la reconstrucción y adelantamiento del país; ahora, con Maura, sacáis otra vez el cristo del honor nacional para desahuciarnos del mismo modo, diciéndonos que lo primero es la Marina y que en holocausto á ella debemos resignarnos á andar un tiempo más en cuatro pies y pasear nuestra mi-

seria por el mundo. Amigos, hasta aquí hemos llegado: basta ya de chanzas. Nos habéis reducido, habéis reducido al país á la indigencia; no queremos que acabéis de matarnos con sangrías sueltas como esa, como habéis matado á la nación. No pagamos...»

Y si ni aun esto han de saber decirles en sazón á los gobernantes y sus cómplices, considérese si tendrán entraña para intimarles. «¡Administradores infieles, os echamos!» Cuánto menos aún para rescatar la usurpada soberanía, para restablecer el acuerdo roto entre la opinión pública y el Poder, en la forma que dice Azcárate lo hacen los pueblos en casos tales: por la revolución.

6. Los que han gobernado carecerían en todo caso de autoridad para ejercer la dictadura.—Menos mal aún si la clase gobernantes llevada de un genial instinto y de una secreta vocación, hubiese suplido la falta de impulsos naturales de la opinión viviendo celosamente consagrada, siquiera durante un cuarto de siglo, á dotar al país de las cualidades necesarias para poder levantarse un día potencia marítima sin más que imponerle en determinado instante el complemento: un presupuesto para material flotante, tal como podría hoy suceder, v. g., en Bélgica ú Holanda. Pero es el caso que el Parlamento español, ó lo que es igual su creador Gobierno, no se ha ocupado nunca en eso y procede por vía de improvisación comenzando por el material flotante y acabando en él, sin haberlo hecho preceder de aquella lenta preparación, que era cabalmente lo primario y lo sustantivo.

El material flotante no constituye por sí solo una Marina ni da la más insignificante cantidad de poder marítimo. *Para que haya Marina* se han menester las siguientes frioleras:—1.° Personal político apto para administrarla ó dirigir con eficacia su administración:—2.° Personal técnico apto para manejar los barcos, y por tanto para perfeccionar su invención, pues solo el que inventa ó se halla en aptitud de inventar domina el manejo y mejora constantemente lo actual, sin fosilizarse:—3.° Vocación marítima en ese personal, atraído como á su centro á los arsenales, escuelas y barcos del extranjero y al mar, lejos de los salones de Madrid:—4.° Un gran presupuesto ordinario y permanente para

carbón y para proyectiles, esto es, para navegar y para ejercitarse en el tiro:—5.° Un gran presupuesto extraordinario y permanente para proseguir indefinidamente las construcciones, para mantener el material flotante y la artillería en constante renovación, porque los barcos envejecen muy aprisa, y más aprisa aún quedan anticuados:—6.° Puertos militares bien fortificados y abundantemente pertrechados.—Con esto se tiene *Marina, pero no se tiene todavía poder naval.* El poder naval, supone, además de las condiciones enunciadas, estas otras: 1.ª un organismo económico robusto, una producción industrial muy intensa, una gran marina mercante, un gran comercio exterior: 2.ª territorios coloniales extensos, que hayan de apoyarse en una Marina y en los cuales la Marina se pueda apoyar, al mismo tiempo que ayuden á costearla: 3.ª una cultura intelectual sobresaliente en todos los grados, por motivos obvios, que puso de relieve una información reciente llevada á cabo en los Estados Unidos, acreditando que también en Santiago de Cuba había triunfado el maestro de escuela.—Es decir, en conclusión, que la Marina es una pieza de un organismo complicado que necesita la concurrencia de otras muchas; que por sí sola no vale ni representa nada.

Este concepto orgánico de la Marina, sobre el cual he de volver, no es materia que admita discusión, porque ha causado estado en el terreno de la economía social y en el de la política, sobre todo á partir de la clásica obra de Mahan, quien justamente explica por él el que España no haya poseído *nunca* tal poder.

¡Y un Parlamento y unos Gobiernos que no se preocuparon de hacer espíritu y nación, de redimir nuestro atraso intelectual, de enriquecer al país, de fortalecer su organismo económico, tan endeble, de atajar la creciente depauperación de la raza y moderar la corriente inorgánica de la emigración, de adquirir colonias cuando fué sazón y conservar las poseídas, de fomentar las factorías comerciales, etc., que no han hecho nada, nada, nada de cuanto era base forzosa, insustituible y *sine qua non* para un poder naval, pretenden improvisarlo saltando sobre aquel trámite, y al efecto se atreven á asumir una *dictadura* para imponer eso que es *una verdadera utopía*, al país! Han estado durmiendo aquel cuarto

de siglo que decía, y al despertarse, se arrojan á dar cuerpo á sus sueños por el modelo de Potemkin. Se rebelan contra las consecuencias fatales de un abandono de toda la vida; inciden una vez más en el error de los tiempos de Carlos III y de Carlos IV; y sintiendo que les falta base y que carecen de autoridad, el señor Maura entiende suplir una y otra amenazándonos con la fuerza!

¡Cuán hondo habéis caido, pobres españoles!

Y mirad: son los mismos que, habiendo decretado en 1905 un pequeño aumento en el presupuesto de primera enseñanza, para que los educadores de la «España futura» percibiesen por fin un jornal como el de los menestrales y peones, vieron echado abajo el decreto antes de que hubiese empezado á surtir efecto, y no siquiera para descargar de ese crédito al presupuesto, sino para ayuda de los veinte millones exigidos por el ministro de la Guerra con destino á cañones, sin que luego hayan tenido tiempo en dos años para deshacer el entuerto, poniendo otra vez en vigor la pequeña reforma. Esos dictadores son los mismos que no dudaron en perturbar el organismo de la primera enseñanza y rebajar el mísero haber á muchos maestros, por escrúpulos legales á lo Mi-cifuf, que habían de producir á la Hacienda un ahorro de menos de medio millón á costa de aquella clase infelicísima. Son los mismos que... díganme, ¿no habría estado mejor colocada la dictadura en autorizarse, reprimiendo y castigando los horrores que el mismo general Ferrándiz denunciara en la Marina, el día 23 de Noviembre de 1904 en el Congreso?

¿Por dónde han de tener autoridad para una dictadura? La tendría el mismo Joao Franco; ellos no. Ni ¿por dónde había de tener remedio su nación ni aspirar á una segunda juventud esa opinión castrada que aguanta tales «impiedades» (así las denomina el mismo Maura), y que no tiene ni coraje de pico para revolverse contra ellas fuera de las reboticas de pueblo y de las peñas de los cafés y casinos?

***

Analicemos ahora el proyecto de ley de escuadra en sus fundamentos, pasando ya por alto lo impuro (constitucionalmente hablando) de su origen.

II

Filosofía del proyecto

Que la opinión está enferma y engañada. Por el pasado y por el porvenir.—Para preservar el vaso y que no se derramen las esencias —Que necesitamos la paz y por tanto no pensar más que en la guerra —El derecho del país á defenderse y á no defenderse Para armada, de presente; para regeneración, ya hablaremos.

7. *Que la opinión está enferma y engañada. Que el despistado y enfermo es el Poder.*—El Sr. Maura justifica su voto y su actitud de resistencia á la opinión diciendo que ésta «se halla *enferma* por causas perfectamente conocidas, de las cuales tal vez no esté ausente la responsabilidad de los elementos políticos que han gobernado á España.» Y el Sr. Canalejas aconsejaba el tacto de codos entre todos los componentes de la Cámara, enfrente de la opinión, influída, según él, «por propagandas nocivas de la pasión ó del interés, que buscan en estas grandes responsabilidades armas é instrumentos para cualquier fin *político*...»

¡Pobre opinión! Cuando toda su enfermedad y todo su pecado ha consistido en dejar hacer, en no haberse cuidado, como debía, de política...

¡Enferma! ¡Arrastrada por influencias nocivas de... no se sabe quién! Bien dice el refrán que cuando se quiere matar al perro, se le pone por nombre Rabia. No es eso, Sr. Canalejas; no es eso Sr. Maura: usted mismo ha reconocido en acto público que el Parlamento ni á sí mismo se tiene por legítimo. Más en lo cierto habrían podido estar invirtiendo—impersonalmente, claro está,—los términos, diciendo que España ha sido una ingente colectividad de cuerdos gobernada por una minoría de enfermos; de enfermos á quienes llevaban de una mano la irreflexión y de otra el interés propio y dinástico. Me recuerdan el caso de aquel bebedor á quien rechazaban por falsa una moneda porque sonaba á plomo

al ser batida para contraste contra el mármol del mostrador: «No, decía él, mi peseta es legítima: el falso es el mármol.» Perdonen los dos elocuentes parlamentarios: ellos lo han proclamado reiteradamente en las Cortes y fuera de ellas: nuestro mostrador es legítimo mármol; su peseta, ahora su pensamiento de escuadra, es puro plomo.

La prueba de que la opinión tiene razón es que haya coincidido con el sentido común y experimental hecho ciencia en el cerebro de A. T. Mahan, oráculo mundial hoy en materia de política naval; y que el Parlamento español ha tenido temerariamente que saltar por encima de su doctrina sin sustituirla por otra, cosa difícil porque no existe.

Y no hay que extrañarse de que la opinión pública pueda acertar donde desbarre un Parlamento. «Hay un ilustre sociólogo belga, Guillermo de Greefe, que sostiene que en materias sociológicas casi siempre el instinto de la masa es superior en acierto á la reflexión de los estadistas.» Después de esta cita, nuestro sapientísimo Jenaro Alas hacía la siguiente reflexión, á propósito precisamente de Marina y Ejército: «Creo yo que en esto de la fuerza militar española se confirma el aforismo de Greefe, y que esa opinión popular, tomada en grande, es más favorable al progreso del país que la opinión aristocrática de que se ha hecho principal y responsable mantenedor el Sr. Silvela.» Y á seguida de la demostración, añade: «tiene, pues, base científica la creencia popular de que el dinero que en España se gaste en Guerra y Marina será un dinero perdido para lo que más falta nos hace, que es un buen sistema de educación.»

Añadiré á esto una reflexión.

En la sesión «memorable» ó «histórica», Azcárate recordó conceptos del difunto Francisco Silvela, que contraponían las clases gobernantes á las clases populares, presentando á las primeras como las únicas culpables de los desastres coloniales, como las menos sumisas al deber nacional, las que enturbian por su egoismo criminal las fuentes de la representación nacional, y á las segundas como las únicas que han cumplido, y hasta con exceso, sus deberes para con la patria, las únicas que han hecho sacrificios

en la defensa del honor nacional y del territorio. A esto añadía que dichas clases directoras y gobernantes estaban en el deber de exculparse, de redimir su culpa, satisfaciendo las ansias de mejoramiento del pueblo, emprendiendo reformas radicales que representen una revolución hecha desde arriba (1.° Junio 1896; 31 Mayo 1899).

¡Y he aquí que, cuando en diez años de paz esas clases culpables no han ejecutado un solo acto de exculpación, se apresuran á contraer una nueva culpa, con la agravante de amenazar al país con la infantería, la caballería y la artillería si se atreve á opinar, si no se deja arrastrar, ó mejor dicho empujar (ya que ellos no han de ir delante) á nuevos Trafalgares y Santiagos de Cuba!

Dígase ahora de parte de quién está la autoridad, en esto de la escuadra: si de parte de las clases gobernantes ó de parte de la opinión.

8. *¿Por el pasado? No: hay que ponerle punto final. ¿Por el porvenir? No; se invoca contraproducentemente.*—Decía en su discurso exposición de motivos el Sr. Maura: «Porque una nación es una continuidad y una perpetuidad, porque somos los herederos del pasado, y porque en el mundo va reflejado nuestro porvenir, por esto, indefensos ahora, se nos considera, no á la España de hoy, sino á la de ayer, á la de mañana, á la de la esperanza y el recuerdo... Por lo mismo que hemos heredado ese pasado, tenemos esa deuda con nuestros hijos; y si sacrificamos esa deuda al egoismo del presente, solo la infamia podría darnos la Historia.» No habrá millones para reconstitución «sino cuando hayamos cancelado aquellas hipotecas que en favor de la subsistencia del Poder nacional, que en favor de la continuidad de la vida nacional impuso el pasado, preservando el porvenir.»

Habría sido bien, Sr. Maura, que ese estado nuestro hubiese inspirado hace nueve años algún escrúpulo de conciencia á nuestra «protectora» Inglaterra, para no sujetarnos alevosamente por la espalda á fin de que la República norteamericana pudiera apuñalarnos á mansalva. Entonces podría decirse que el pasado nos había preservado el porvenir.

Dejémonos de lirismos y sensiblerías y hagamos política positiva. No deberíamos ningún sacrificio á ese pasado «abstracto» del Sr. Maura, aunque efectivamente nos hubiese preservado de la derrota y de la caída, que no nos preservó, todo lo contrario: nos deberíamos al sentido ideal de él que llevamos dentro de nosotros, que es nosotros mismos y que no puede, por tanto, estar en desacuerdo ni pretender cosa que no se halle en nuestro juicio ni en nuestra voluntad, como no se halla la marina. Si aquella entelequia existiese, si hubiese un pasado abstracto, con propia personalidad distinta de la nuestra, como sujeto de derecho enfrente de nosotros objeto de obligación, lo reconoceríamos ó para llorar con él ó para recriminarlo, según se presentase; repudiaríamos su herencia y le negaríamos derecho para imponernos las imaginaciones del Parlamento, haciéndole ver como nos ha dejado más que un pingajo de león, y un cerebro medioeval, y con una radical incapacidad para todo lo que es vida moderna y un rosario de tierras extranjeras y civiles, y pactos de familia á todo pasto, desde el siglo XVIII hasta el XX. ¡Tendría que ver el testador que en sus cláusulas dispositivas no dejaba al heredero más que embargos y trampas, sin un céntimo apenas de activo, y que todavía después de enterrado se le aparecía de noche poniéndosele moños...!

No; de nuestro pasado, entendido de esa manera, hay que decir lo que Lepuy de la revolución de 1789: *le seul moyen de la glorifier est de la terminer:* el único modo de hacer honor á nuestro pasado es ponerle punto final. Lo contrario de lo que han hecho los gobernantes en los últimos 35 años y los parlamentarios en las memorables sesiones de 27 y 30 de Noviembre, objeto de este escrito.

Esto, de hoy para atrás. ¿Y mirando á las generaciones venideras? Ah! Solo ellas deberían bastar para que nos plantásemos, y aun para encendernos en ira, cuando el propio interés y la propia vergüenza no fueran poderosos á levantarnos. ¡Confirmarlas en el concepto de raza inferior en todo respecto, arrojarlas desarmadas á la vida procelosa y dura del siglo, dilapidarles por adelantado la ruin herencia que podían esperar de nosotros!

Ya en su mensaje ó manifiesto primero, de 10 de Abril de 1899, la Liga Nacional de Productores declaraba su aspiración de que se considerase «á esa España del porvenir, condenada á tan dura suerte por nosotros, como uno de tantos acreedores de la España presente.» Y en el Programa, suscrito por 143 asociaciones económicas, adscribía recursos fijos al pago de esa deuda, de todo en todo incompatible con derroches tales como el de Villaverde y como el de Maura. Pero he aquí que, como decía este último hace doce meses, «hemos entrado en el noveno año de los desastres nacionales y aún no se ha hecho nada.» La consecuencia caía de su peso. En sentir del propio Sr. Maura, en su famoso discurso del pasado mes, «España debe bendecir á la Providencia, que le depara ahora espacio y ocasión para prepararse...» previniendo su defensa, abasteciéndose de torpederos y acorazados. Y yo digo que eso es levantar falsos testimonios á la Providencia: mejor y más respetuoso habría sido decir que desde 1868, que desde 1874, que desde 1898 nos deparó espacio y ocasión para proveernos de cabeza y despensa, que es lo que nos hacía falta y que nosotros la hemos desairado, empleando todo ese tiempo los unos en instar á quienes deberíamos estar enjuiciando, los otros en cobrar, dormir y llamar locos á los que pretendíamos despertarlos. Tiene razón el Sr. Maura: no se ha hecho nada. Y porque no se ha hecho nada, puede ya temerse que no se nos otorgue un plazo más, que en el mundo de las posibilidades históricas no exista ya aquella España del porvenir acreedora nuestra. En aras de ella, sin embargo, por si nos equivocásemos, y en todo caso en contemplación á nuestros personales sucesores y á nosotros mismos, decimos: ¡para escuela y despensa, sí; para barcos, no!

9. *Para que no se derramen las esencias. ¡Pero sí nosotros queremos derramarlas! Curados de espanto.* — Siguiendo la exposición de motivos del proyecto, decía el Sr. Maura: «No podemos pensar nosotros en ocuparnos ahora de la reconstitución interior para prevenir mañana nuestra defensa, que habrá de ser lenta; porque, señores, necesitamos vivir para prosperar, necesitamos *preservar el vaso* para que no se derramen las esencias; necesitamos mante-

ner *nuestra personalidad* para poder llamar nuestros los florecimientos que anhelamos de nuestra cultura y de nuestra riqueza.»

Ay! Lo que todavía, por rutina, llamamos el país, no tiene personalidad alguna que mantener ni que perder: se la habéis secuestrado vosotros y la tenéis sepultada en el vaso, y si todavía hubiese lugar á pensar en una palingenesia y en una pascua de Resurrección, no sería antes de que aquellas esencias se hubiesen derramado. Nosotros no sabemos de otras que de las siguientes.

El hambre y la desnutrición, el analfabetismo, la incultura, la superstición, el embrutecimiento, la navaja, la oligarquía y el caciquismo dando su total forma al «Estado», el pretorianismo determinando crisis de gobierno, la prevaricación y el cohecho entronizados en la administración, la agricultura neolítica, los montes arrasados por ladrones muy caballeros, los ríos corriendo desbocados al mar, removiendo y arrastrando el cimiento físico de lo que habría podido ó podría ser una nación, la falta de instituciones de previsión y de tribunales justos, las subsistencias más caras y los jornales y sueldos más bajos que en Europa, los cambios al 14, el extranjero colonizándonos á toda prisa las calles y el subsuelo, el arrivismo epiléptico, surtiendo de tipos hechos á los saineteros y disgustando del estudio y del trabajo á la juventud, el asqueroso parasitismo, las cesantías de los ministros, ora lo hayan sido un semestre, ora veinticuatro horas, los derechos pasivos, presupuestos bárbaros hechos dictatorialmente al modo de este de Marina, contra la voluntad manifiesta del país, el espectáculo de un «poder» hecho solo para gozar, la impunidad de los autores de las catástrofes nacionales y la gobernación vínculo de ellos con asenso y ayuda de los leaders de los partidos populares, el tratado hispano-yanki de París, la total quiebra de la patria.—Tales son las esencias, tal el pozo negro en que nuestra personalidad nacional está embalsamada. ¡Y se nos dice, haciendo mofa de nosotros, que nos sacrifiquemos porque esa personalidad no se merme, porque el vaso no se quiebre, porque no se disipen las esencias!

A la verdad, no me extraña que las celen tan ahincadamente

como denuncia el desesperado acto de dictadura del pasado mes: es que viven de ellas, como nosotros de ellas morimos. Pero no se extrañen á su vez que nosotros execremos y queramos aventar ese contenido maldito, que si para ellos es «alas», para nosotros es «grillete». Pudieron derramarlo, debieron, á ley de caballeros y cumplidores de su deber y de sus compromisos y promesas, derramarlo, manumitiendo á la nación y á los nacionales, saneando el vaso, sustituyendo los hediondos posos por puras esencias europeas, sin aguardar á que nuevos Shafters y Deweys quiebren, como en Cuba y Filipinas, esa infecta caja de Pandora á cañonazos. Debieron hacerlo los oligarcas, debieron hacerlo los notables, pero no han querido, porque...

Porque á ellos ¿qué les iba? Recuérdese el concepto aquel de Benjamín Disraeli sobre «las dos naciones». Ni ellos ni sus hijos habían de ir, chopo al hombro, á Filipinas ni á Cuba, y, lo que decían, del pellejo del pueblo, correas largas... cueste lo que cueste. Ni ellos ni sus hijos han de tripular los acorazados ni embarrancar ó anegarse con ellos. No les hostiga el problema de las escuelas, porque para sus hijos las hay, y cuando les parece poco, los envían al extranjero. Para ellos no es problema el problema de la despensa, porque tienen posición, estados, minas, fábricas, rentas, cupones, haberes, cesantías y otros géneros de sinecuras. A ellos no les preocupa la cuestión de la libertad, porque son oligarcas, señores de la ley, porque son caciques, ó son «grandes figuras» de la política y en tal concepto participan de todas las ventajas y preeminencias del Poder, gozan fuero y realeza, hacen lo que quieren, son inmunes y dominan más y mejor que si viviesen bajo un régimen republicano. Para ellos no había espirado ni estaba espirando, como para nosotros, la patria, porque la patria, en su pensamiento, más ó menos consciente, se reduce á un pedestal, á una vaca lechera y á un tema de retórica para exornar discursos, y había que prevenir un cambio de bandera, porque lo mismo con Inglaterra que con Francia ó con Alemania la exclusiva del ordeño se acabaría y apenas les quedarían otras glorias en perspectiva que las modestas de D. Manuel Godoy en el jardín de las Tullerías.

Sucede ahora en esto algo parecido á lo de 1898 con respecto á Cuba. Cuando vieron que aquello iba de veras, que la gran viña se les escapaba, se alarmaron y se dieron á partido, aunque, como siempre, tardiamente. Ahora, esa Academia de poetas, soñadora de armadas y parodias de poder naval, se ha sobrecogido de miedo: viendo que, como los cubanos ayer, reclamamos nosotros lo nuestro, se agarran desesperadamente al agente ejecutivo y nos muestran su noble silueta y la escolta de fuerza militar á su mandado, como lanzándonos premonitoriamente la clásica intimación: ¡la bolsa ó la vida!

Ese temor, salvo que patriótico y puro, nosotros lo pasamos hace años, y dimos el alarma, y no así como quiera, sino ruidosa é insistentemente, cuando acaso no era aun tarde para el remedio: en 1883 (Congreso de Geografía colonial y mercantil), en 1898 (Asamblea de Zaragoza y Liga Nacional de Productores), en 1901, (Información del Ateneo de Madrid), y antes y después. Ponderamos la urgencia de una revolución desde el Poder: hicimos valer, Sr. Maura, hasta lo del último plazo que nos otorgaba compasiva la Providencia. Todo en vano: la Providencia no tuvo á bien tocarles en el corazón: la resistencia al pago de los tributos fracasó: ¡esto bastaba! Y por causa de ustedes, cuando ustedes se asustan, nosotros estamos curados de espanto. Alguna vez había de ser la última. Con que no prentendan alarmarnos ahora los que entonces nos correspondieron con un frío encogimiento de hombros ó llevándose un dedo á la frente. Con buques y sin buques, lo que ha de ser, será. La lámpara de que habla Maura no luce ya, porque se durmieron, dejándola apagar. Como en el caso de Cuba, han despertado tarde.

10. *Que necesitamos la paz, y por tanto no vivir en mucho tiempo más que para la guerra. Nosotros al revés: si vis bellum, para pacem.*—Dice más en justificación del proyecto el Sr. Maura: Somos la nación que más necesita, entre todas las de Europa, hacer una política de paz; considerar que la paz es para nosotros condición esencial de vida. Esa paz hoy la tenemos, pero no hay garantías de que haya de ser eterna. Por lo cual necesitamos ante todo y

sobre todo guarnecer y hacer verdaderamente nuestras las bases de operaciones militares navales que por naturaleza y don gratuito del Cielo nos pertenecen: concluido eso, pensaremos en el fomento de la riqueza, de la cultura y demás programa de la paz.

Pensarán, si: como lo pensaron en 1898. Acabó la guerra, y nadie entre los fracasados y privilegiados se cuidó de servir los intereses de la paz, no obstante los requerimientos de la opinión, hasta que al décimo año de aquello se les ocurre liquidar el paréntesis cerrándolo en blanco, dar un salto desde la guerra pasada á la futura, sin hacer estación en el camino, diciéndonos, como Maura dice, que otra vez tienen que hacerle antesala y quedar postergados los intereses de la paz.

¡La guerra siempre! ¡Otra vez para ella los cientos y los miles de millones! Para la paz no llega nunca la hora, ó si llega es con un puñado de cobre. Siempre los políticos en desacuerdo con la opinión y alentados con la impunidad á sacrificarla y seguir haciendo su antojo: ellos á contraer la culpa, nosotros á pagarla. Han pasado nueve años desde que la opinión hizo suya, entre otras, aquella conclusión del memorable mensaje de la Cámara Agrícola del Alto Aragón al país convocando á una Asamblea (13 Nov. 1898): «Hacer financieramente por la paz lo que se ha hecho por la guerra: invertir los términos de la máxima de Catón, diciendo *si vis bellum, para pacem.*» No es culpa nuestra de que ello haya quedado en desideratum, de que esos nueve años hayan sido despilfarrados sin compensación y sin fruto, como Maura confiesa, de que su excepticismo les haya hecho de opio para caer en aquel sopor de que acaso no hayan del todo despertado. La guerra contra las fatalidades de nuestra geografía y de nuestra psicología (rezago intelectual, cerebro rudimentario, desnutrición, falta de capital, sequía, caciquismo, etc.), esa guerra sustantiva que era condición esencial para que hubiese país y, por tanto, para que fuese posible esa otra guerra adjetiva de que tan á deshora se nos habla, ni siquiera principió: siguieron viviendo al día; nuestras súplicas á los Gobiernos, reiteradísimas, fueron desairadas. Acudimos reverentemente á las Cortes, y como si hubiésemos acudido al Reichstag: se nos oyó, no se nos escuchó. Y ya

ahora, y aún para eso sería tarde, porque el hacer país es laborioso y lento, tanto como inexcusable en clase de cimentación, y desgraciadamente no se suple poniéndose en jarra el Poder y llamando «desidiosa» y «enferma» á la opinión, como si representara el pasillo cómico de La sartén y la caldera.

11. *El derecho del país á defenderse y á no defenderse. Corazonada retractil.* —De la sesión memorable parece emanar un *quid* secreto, acaso un compromiso internacional, que llega como imperceptible silbo al oído exterior: «Ustedes no conocen las alarmantes interioridades del asunto!»

—Pues como si las conociésemos. Nos ponemos en lo peor: cualesquiera que ellas sean, no nos dan frío ni calor. Las teníamos descontadas desde que vimos su imprevisión constitucional y el caso que hacían de nuestras excitaciones y requerimientos. Peor que nos va no ha de irnos en ninguna hipótesis. El dilema que planteáis «ó aliados, ó protegidos» debiera revolvernos la bilis y sacarnos al rostro los colores de la vergüenza para ir contra los que han dado lugar á que el dilema se plantease.

La opinión, señores parlamentarios, es árbitra de apreciar si las ventajas son más que los inconvenientes, ó viceversa; es árbitra de juzgar que basta ya de dar vueltas á la noria de lo que se llama pomposamente defensa nacional; que esos enemigos de quienes habríamos de defendernos son menos enemigos nuestros que los políticos del país; que la nueva escuadra acordada serviría para guardar la España peninsular lo mismo que sirvió la otra para guardar la España ultramarina, y que siguiendo, como sigue, todo igual, no hay motivo para esperar que interrumpiese la ley histórica de nuestro pasado naval, jalonada por estos nombres: Invencible, San Vicente, Trafalgar, Cavite y Santiago de Cuba. La soberanía de la opinión alcanza, en todo caso, á decidir ejecutoriamente si quiere ó si no quiere defensa de esta ó de la otra clase; más aún, tiene perfecto *derecho á no defenderse;* ¿quién habría negado á la sociedad española de 1808 la libertad de arrinconar los fusiles, clavar los cañones y abrir de par en par las puertas de sus ciudades y de esta forma, sin el más leve sacrificio,

sin gasto de una peseta ni de una gota de sangre, cambiar un rey de fango por otro de plata cuando menos?

En las postrimerías de la guerra de Cuba, se vió á todo un ministro de la Guerra exclamar, llevándose las manos á la cabeza: «¡Pluguiera á Dios que no poseyéramos un solo barco de guerra!» ¡Y no podría á estas alturas la opinión, consecuente consigo misma, sentir en nuestro caso como en aquella ocasión el general Correa, sin aguardar la consigna ó el permiso del general Ferrándiz y demás «notables» del Parlamento!

Algunos oradores de la sesión memorable tuvieron una corazonada, desgraciadamente retoricista, sin chispa de sinceridad. «Si juntos encontrásemos resistencias en la opinión, *que gobierne quien piense de otro modo*, porque no se puede gobernar sino como se piensa:» esto decía el Sr. Canalejas. Por su parte, el Sr. Maura: «Si mi país no consintiese la obra, *yo me marcharía* de este sitio...»

La consecuencia de esto debió ser marcharse por la posta, en el mismo acto, por cuanto habían empezado reconociendo que la opinión del país era manifiestamente hostil á la obra proyectada, sin que cupiese distinguir entre no quererla y no consentirla, porque si esto segundo hubiera de significar arrojarlo del poder mediante una revolución, eso no sería, de parte de ellos, retirarse, renunciar al banco azul: sería renunciar á la mano de Doña Leonor. No; esos anuncios ó esas conminaciones de los gobernantes no significa, como parecía, decirle á la opinión: «te soy leal, y como me niegas un instrumento de gobierno que yo considero indispensable para garantir la autarquía de la personalidad nacional y la integridad de su territorio, te devuelvo el poder que te quité, me retiro á la vida privada; y solo te pido ¡que te compadezcas de este pobrecito huérfano!» No, no significa eso; significa cosa muy distinta: «Tu desvío es quizá una expiación que los políticos tenemos merecidas (palabras textuales de Maura); pero eso no alivia nuestra obligación, la cual consiste... en llevar adelante nuestra linda utopia, sin hacerte caso. Consientas ó no, me es igual: ni tú has de acercarte á mí ni yo he de irme: de algo me ha de servir la Guardia civil que amablemente me pagas.»

En esto paró la corazonada de aquellos sinceros: ni un cuarto de minuto se mantuvo el Sr. Maura en el *bon mouvement* del primer instante: sin transición, sin darse siquiera un respiro, pasó de un brinco desde aquella inspiración de Dios á amenazar con los mausers á quienes no le abran voluntariamente las gavetas. Y los demócratas y los republicanos, tan conformes.

12. *Para armada, de presente; para regeneración, ya hablaremos.*—Como se vé, no podríamos asociarnos al aplauso con que el Congreso subrayó la esplendorosa y resonante oración del genial artista, aunque la obra en cuestión no llevara consigo otras exigencias que las comentadas; pero he aquí algo que añade todavía á su gravedad.

«Es indudable, dice Maura, que ese aumento de millones que dedicamos á la Marina significa la renuncia á inversiones que están reclamando de nosotros todas las potencias del alma y *todos los clamores de la opinión*; para la cultura, para el desenvolvimiento económico, para el florecimiento de la riqueza». «No estarán libres los caudales de la Nación para nuestra interior vida y para satisfacer nuestras necesidades, sino cuando hayamos cancelado aquellas hipotecas que en favor de la subsistencia del Poder nacional impuso el pasado...»

De esto parecieron disentir algunos oradores de la oposición. En particular la incomparable palabra de Moret se ejercitó en declarar que al par de los armamentos marítimos y simultáneamente con ellos debiera acudirse al fomento de la riqueza nacional por las obras públicas y por la cultura, á fin de redimir á la nación de su miseria y de su ignorancia: añadiendo que si el señor Maura no asintiera á ello... los liberales lo harían cuando vuelvan al Poder.

¡Ah! no, Sr. Moret: esa cantinela nos la están cantando los liberales desde hace 27 años: Sagasta hizo de ella todo un sistema de oposición. Para que el propósito afirmado por las minorías fuese sincero, y además adecuado, y envolviese de hecho una rectificación de lo pasado, habría sido preciso acreditarse de buenos pagadores, pagando de presente, en la siguiente forma, que es «otra manera de hablar».

—Enhorabuena, votamos 200 millones en presupuesto extraordinario para empezar la creación de una Armada, aparte lo que importen los presupuestos ordinarios de los ocho años; pero votemos á la vez, en el mismo acto, un presupuesto extraordinario de 2.000 millones que son necesarios para empezar la regeneración intelectual y económica mediante las escuelas y las obras públicas de todo género, sin contar lo que sumen los presupuestos ordinarios.

No quiero decir que esto fuera plausible y admisible, porque la misérrima herencia no permite tirar de la cuerda para todos: el hacer escuadra es cosa cara, pero el hacer hombres, el reconstruir un país es mucho más costoso, además de ser mucho más urgente; y por muy cruel é impiamente que se estruje y se descuartice al país contribuyente, es imposible obtener de él lo preciso aun para sólo lo segundo, que es lo fundamental y en orden de razón lo primario y preferente, cuanto menos para ambas cosas á la vez. Lo que quiere decir es que sería eso menos malo que pretender embaucar y dar un quiebro á la opinión, entreteniendo la obra de la reconstitución con promesas y buenos deseos ó partidillas de aumento servidas con cuenta-gotas, que dejan las cosas como están.

Con una raza depauperada intelectual y físicamente como la nuestra, decía en la sesión del 30 el verbo inspirado de Melquiades Alvarez, «la reconstitución de la nación no puede aplazarse un solo instante, ya que nada valdría todo el poder que se creara para defenderla, si dentro la consumían la corrupción y la anomia.» Hace más de una generación y más de dos que no había ya lugar para tales aplazamientos; esa vergüenza no puede continuar... pero ya verá como continúa, hasta que nos sorprenda un Leonardo Wood que le pone término.

Con liberales y sin liberales, la opinión puede ya darse por renunciada á todo empeño de reconstitución, como no tenga, que no tendrá, un movimiento reactivo contra lo existente. Ya el señor Maura se adelantó á curarse en salud mostrando tras de bastidores el terrible espectro del *déficit* á aquellos que, como nuestro ilustre Canalejas, se hacían la generosa ilusión de estimar

perfectamente compatibles los créditos votados por las Cortes para marina militar con el desarrollo simultáneo de la riqueza y de la cultura, la vigorización de la raza, etc. Pocos días después de la sesión memorable, el ministro de Fomento ha defendido el *statu quo* por todo el ejercicio próximo diciendo que los aumentos reclamados para atenciones de su departamento no caben en el presupuesto de este año, pero que los incluirá en el del año próximo para 1909. Hoy no se fía aquí, mañana sí: tal es el cliché común á liberales y conservadores desde antes de la Restauración. En víspera de la discusión del presupuesto de Instrucción pública, anunciada como un nuevo Sinaí, *El Imparcial* escribe: «Una experiencia dolorosa nos mueve á pensar que todo ello quedará reducido á una fiesta lucida de pirotecnia oratoria. El Gobierno prometerá lo que le pidan, y algo más, y la opinión se verá defraudada como siempre.»

III

La Escuadra nos debilita más

Impenitentes. Con corazas está peor. – Acorazados con hierro de la sangre: no sangría, sino cuchillada mortal. –Las dos invasiones: Debió atenderse primero á la segura.—Doble llave al sepulcro de Ensenada.

13. *Impenitentes. Con coraza está peor.* –Los desastres de 1898 podían haber sido útiles á España si hubiese sabido sacar de ellos una lección que no supo. La «moral de la derrota» que dijo nuestro eminente Morote, no ha aparecido por ninguna parte: el Parlamento, en vez de rectificar la historia de España, la remacha. Y á los diez años de la catástrofe puede parecer una novedad esto que escribe, con su acostumbrado nervio y elocuencia en admirados artículos Roberto Castrovido: «Pueblo que sacrifica á la ilusión de su defensa lo que debiera destinar á hacerse fuerte, se condena por adelantado á la derrota y á la muerte. Sean, en vez de 200, 2.000: no se adelanta nada: al revés, cuanto más gasten esos deslumbrados estadistas en murallas, castillos, baterías y escua-

dras embotellables, más inerme é indefensa quedará la nación, por más empobrecida é ignorante. Por ese camino, acaso dentro de dieciséis años haya marina, mejor dicho material flotante: lo que no habrá entonces es Nación.» —Con igual sentido Luis Morote, en Octubre de 1902, emitía estos conceptos, que todavía hoy siguen en pie: «El peligro lo corre España teniendo escuadra, aunque sea mala y cara, porque los barcos para algo se construyen: se construyen para la guerra, y ellos llamarían la conflagración, en vez de conjurarla ó alejarla. Dejémonos de andantes marinerías: no preparemos un nuevo Trafalgar ú otro Santiago de Cuba.»

Y así el Sr. Ventosa, otro intérprete fiel del sentido común y de la opinión general, en la sesión del Congreso del día 30, hacía ver cómo el problema se plantea mal y se abusa del honor de España queriendo vincularlo á una política naval: «se equivoca» el camino de la reconstitución nacional: la verdadera cimentación, mejor que fundada en la marina, y en una marina de artificio, sin base de presente, lo estaría en la reconstitución de las fuerzas nacionales, del saber y riqueza de la nación, en atacar la anemia del cuerpo y el atraso intelectual, en contener á los que no diré que emigran, sino que huyen de esta tierra por falta de sustento. Sin eso, este poder marítimo que se va á crear, lejos de ser instrumento de poderío, será una causa eficiente de decadencia, porque acabará de postrar á la nación.»

Tal es la política *orgánica* defendida en discursos, libros y periódicos por Burguete, Perojo, Nougués, Gasset, Madrazo, López Ballesteros, Soriano, Miró, Albornoz, Soler March, Pí Arsuaga, Gómez Acebo, López Barnés, C. Costa, Gordón Ordáx, Sánchez Díaz, Cintora, Senante, Mompeón Motos, Lorenzo Benito, y cientos más, *La Publicidad* de Barcelona, *El Mercantil* de Valencia, *El Popular* de Málaga, *Las Circunstancias* de Reus, el *Heraldo de Aragón* de Zaragoza, *El País*, *España Nueva* y *El Imparcial* de Madrid, *La República* de Orense, etc., etc., enfrente de ese malhadado proyecto á punto de ser ley, que vale por sí solo otra derrota como la de Santiago de Cuba.

Otra persona tan autorizada como el Sr. Maura decía hace nueve años en el Congreso de los Diputados (6 Dic. 1899): «Mi

tésis es que con esos 25 millones, más los 17 millones, España está más indefensa que si no existiese presupuesto de Marina, ni ministro de Marina ni un solo oficial de la Armada.» Y á continuación razonaba este aserto, tomando por punto de mira el honor y la conciencia del agresor. Hoy á la hora en que el Sr. Maura abandona su tesis, al cebo de una *alianza* á la anglo-portuguesa, el país la recoge por otro orden de razones, según vamos á ver.

Y la verdad es que existen naciones florecientes que podrían necesitar una Marina militar, porque poseen colonias extensas, de que nosotros carecemos, y flotas mercantes y comercio marítimo incomparablemente superiores á los nuestros, y que además podrían costearla, porque son opulentas y tienen resueltos hace larguísimo tiempo sus problemas fundamentales, educación nacional, caminos, colonización interior, industria, comercio, ciencia, salubridad, etc., y que sin embargo se pasan sin ella: por ejemplo, Bélgica y Holanda. Y nadie pensará, sobre todo después de nuestras mutilaciones territoriales y de nuestro forzado recogimiento al humilde solar del siglo XV, que envuelva deshonor vivir en las condiciones en que viven ellas.

14. *Acorazados con hierro de la sangre*: *puñalada mortal*.--Cuando debiera haberse pensado en escuadra, habría sido preciso invertir el orden de prelación, atender á la oportunidad. A la oportunidad interior, quiero decir, cerrando los oidos á las sirenas de fuera, amagase lo que amagase. Cuando miles y miles de lugares carecen de escuelas y miles y miles de maestros perciben 60 y 100 duros de haber al año, lo cual quiere decir que no son tales maestros; cuando la mayoría de los españoles, sin excluir aquellos que se hacen la ilusión de que saben leer y escribir, es analfabeta; cuando las tres cuartas partes de los que trabajan se acuestan todas las noches con hambre, y los que no han emigrado de hecho son emigrantes en espíritu y están condenados de por vida á padecer ambas dolencias, el analfabetismo y el hambre, porque no son curables sino á la larga, gastando lo que no tenemos, montañas de oro y caudales todavía mayores de voluntad,—solo hombres públicos tan divorciados del país ó tan dejados de la mano

de Dios como los nuestros pueden fiar improvisadamente el honor patrio y la independencia al poder naval; y no así como quiera, sino á un poder naval no más que de nombre, en que todo es y fatalmente tiene que ser imaginario y artificial menos el reguero de millones que ha de costar. Recuérdese lo que decía el malogrado conde de San Bernardo en el Senado, el día 9 de Julio de 1903, con motivo de la crisis social agraria, crónica en nuestro país: «El trabajador del campo *no puede vivir* con lo que gana, y *el propietario no puede darle más.*»

¿Lo oís, señores diputados vitalicios? ¡No pueden vivir y no pueden mejorar! Es tanto como decir que falta base física para una sociedad viable, aun del tipo más inferior; que falta base física, por tanto, para una nacionalidad. ¿Para qué querrán esos míseros el poder naval: qué tendrán que defender con él? Y luego, ¿de dónde han de salir los recursos pecuniarios para adquirirlo? Porque si el patrono no puede dar más al siervo de su gleba, tampoco podrá dar más al Fisco para costear los barcos, arsenales y puertos militares, pues si pudiese dar más al Fisco para sus prodigalidades y derroches, sería preferente dejárselo á él para que aumente el jornal de sus braceros, de voluntad ó por fuerza. ¡No hay para nación y habrá para escuadra! ¡No hay para vivir y habría para gallear!

En la sangre hay hierro: esa es la mina á que acuden los notables para extraerlo y construir sus acorazados. ¿Cómo? 1.° Aumentando el coeficiente de mortalidad: 2.° Aumentando la emigración: 3.° Aumentando el número de españoles (ex-españoles más bien) que descienden del rango de pequeños agricultores á la clase de jornaleros ó proletarios. Quien quiera llamar á esto una sangría, llámelo: á mí me parece más bien una puñalada en el corazón. Por tal camino, lo que queda de nación se va, y ni siquiera les queda en la mano á los notables un poder adarme de naval efectivo; qué lanles unidades estáticas, una apariencia, cañones que meten ruido, la cáscara del poder naval.

Abramos los ojos á la razón. Acorazar el cuerpo de una nación anémica no es fortalecerlo, es debilitarlo. Construir á esta hora barcos de guerra en España es aumentar en otro tanto el nú-

mero de nuestros enemigos, es entregar las llaves al sitiador, privando al castillo de víveres y cortando las manos á la juventud como Scipión á la de Lutia. Para que España no llegue jamás á revivir, ó si se quiere, á recobrar su personalidad en el mundo como nación libre y europea, el camino más seguro es poner otra vez en actividad sus arsenales y sus escuelas navales.

15. *Las dos invasiones. Debió acudirse primero á la segura.* — Tenemos al frente la perspectiva de dos distintas invasiones: una problemática, invasión de soldados y marinos extranjeros; otra, cierta, invasión de ingenieros y capitales extranjeros, apoderados de minas, saltos de agua, ferrocarriles, tranvías, seguros, bancos, comercio de máquinas, etc., en obsequio á los cuales se ha introducido un derecho de excepción. Mientras los nuestros emigran como braceros á ajenas colonias, los extraños hacen colonia de nuestro país, no como braceros, sino como directores y rentistas. Tenemos al enemigo dentro: suelo y subsuelo se están rápidamente desnacionalizando; y para esto, que era lo fundamental, para acudir al reparo en lo que todavía cabe, para atajar esas sangrías, debieran haberse votado cientos y miles de millones ya antes de las guerras coloniales, pero sobre todo después; y eso es cabalmente en lo que no se ha pensado. Solo se han preocupado, y á última hora, del enemigo hipotético, y para prevenirle, osan picar otra vez la vena empobrecida y sin pulso, á sabiendas de que la lanceta haría oficio de cuchillo.

Esto vino á decir en el Congreso, con entera razón, el bien orientado diputado catalán Laureano Miró.

16. *Doble llave al sepulcro de Ensenada.*—En este lema pienso que se resume el estado de conciencia del país y el programa de la opinión tocante á la cuestión del día, y en él pienso que deben inspirar su conducta los que son sus órganos (contribuyentes, electores, intelectuales, asociaciones y corporaciones, etc.), si es que en ellos alientan aún instinto de conservación y un sentimiento de dignidad.

Enterremos á aquel gran romántico, Ensenada, y echemos do-

ble llave á su sepulcro para que no vuelva á construir. Renunciemos á la gloria de nuevos Trafalgares y Santiagos de Cuba. Si Inglaterra quiere más acorazados que se los construya con su dinero; no se los construyamos nosotros con nuestra sangre.

A nuestros descendientes el pronunciarse en materia de programa naval, caso de que una política reconstituyente haya hecho de ellos hombres; hombres modernos en todos respectos.

IV

Sin aptitudes para ser potencia naval

Oposición entre la posibilidad y la realidad: de qué le han servido á España las escuadras.—Lo natural y lo ficticio. Filosofía de Mahan sobre el poder naval y su aplicación á España. Escuadras en seco.—Condiciones de que se hacía depender la marina militar en el Congreso geográfico de 1883. Remate tragi-cómico.—¡Tarde ya!—¿No se podría rescatar el tiempo perdido?

17. *Contradicción entre la posibilidad y la realidad: de que le han servido á España las escuadras.*—Con ser tan decisivo y concluyente lo que antecede, queda todavía algo que lo es tanto, si no es más, y que condena por adelantado, como temeraria y antinatural, la nueva tentativa del Estado oficial.

Los barcos no salen de los montes ni de las minas, sino de la cabeza. Porque no hemos tenido en ella el *sea-power* (poder ó dominio del mar), no lo hemos tenido nunca en los océanos. Todo intento nuestro ha resultado artificial, no ha sido espontánea creación de la colectividad, sino obra imaginativa y abstracta de unos cuantos, y claro, no podía prosperar y ha abortado siempre. En nuestros días ha sucedido lo propio, y sucederá otra y otra vez si nos obstinamos en el empeño.

Pocas veces se habrá dado en el mundo una oposición tan radical, tan irreductible, como ésta de España entre la geografía y la psicología. La primera nos dice que habitamos una península bañada por dos mares, con 2.125 kilómetros de costa en la parte española y numerosos puertos, algunos excelentes, en ella: la his-

toria nos enseña que nuestras aficiones militares no han sido nunca marítimas. En vano muchas veces, desde el duque de Medina Sidonia, capitán general del mar Océano, en informe á Felipe III, año 1606, hasta el ministro de Marina D. José Vázquez en su exposición á la Regencia del Reino dos siglos después, en 1812, expresó la convicción de que para ser poderoso en tierra había que serlo en la mar, y que sin una respetable fuerza naval España no podía conservarse ni ser potencia industrial y mercantil: estas voces aisladas no traducían un sentimiento del país y se perdieron en el vacío. Artificialmente, imaginativamente, sin que lo demandara la opinión, sin que le saliera á nadie de dentro, como una cosa exótica, una minoría de hombres de mar y de hombres de Gobierno, espoleados los unos por sugestiones del oficio, los otros por apremios de la política internacional, intentaron más de una vez crear un poder naval, sin que una sola, en los cuatro siglos de la decadencia, haya dejado de frustrarse. Como era natural, han sido los marinos mismos, desde D. F. Javier de Salas en su discurso sobre la organización de la Marina española (1865), hasta D. Manuel Andújar en su magistral prólogo á la traducción española de Mahan (1901) y D. Juan Spottorno en su monografía sobre Cosas del Mar (1902), los primeros á recoger y registrar ese hecho tan importante para la apreciación de nuestra psicología colectiva según el cual España no ha demostrado nunca aptitudes para ser potencia marítima, y los marinos, hoy lo mismo que ayer, «viven en un mundo distinto al del país, despegado completamente de las cosas marítimas», como dice uno de sus más competentes y ardorosos maestros, el Sr. Andújar; tan despegado, que ni quiere oir hablar de nada que diga relación á poder naval.

Que esa minoría de intelectuales, así técnicos como políticos, carecía de aptitudes para suplir la falta de país naval y ha fracasado siempre, lo acredita el siguiente dato, tan elocuente como doloroso. Se calcula que solo el ministro Somodevilla, marqués de la Ensenada, gastó en armamentos marítimos 2.000 millones de reales; solo O'Donnell, 1.500 millones, de reales también; en todo el siglo XIX, miles de millones de pesetas. Calcule quien pueda

el reguero de oro desde que se construyó la Invencible, destruída por impericia de los generales que la organizaron y de los que la dirigieron. ¿Y cuál ha sido el resultado de tan caudalosa sangría suelta? Esto que dice el Sr. Maura, exacto por desgracia: «La experiencia nos enseña que jamás hemos tenido verdadera Marina»; por falta de personal apto, «*España viene hace siglos lanzando al mar flotas y flotas y conquistando con ellas derrotas y vergüenzas.*» (Congreso, 13 Julio y 6 Diciembre 1899).—La historia que el señor Auñón delineó en la misma Cámara del modo como se han concebido y llevado á cabo los diversos planes ó pensamientos de poder naval desde el reinado de Fernando VI, pensamientos reducidos á construcción de material flotante, y aun esto siempre por arrebatos del momento ó iniciativas aisladas, sin tradición, sin continuidad de uno á otro período, sin guardar el contacto, dejando podrirse ó envejecer en los arsenales las flotas, no bien acabadas, sin cuidarse de conservarlas y renovarlas, empezando siempre de nueva planta, construyendo buques de vela cuando ya el vapor se había generalizado en las demás Marinas, etc., etc.—ese boceto histórico, rellenado con lo que conocemos de las fuentes, constituye un proceso fulminante contra la capacidad de las clases directoras, que han reducido la gobernación á gastar, sin sacar nunca partido de lo gastado, y es una comprobación de aquel principio de biología conforme al cual cada ser engendra á su semejante, y un pueblo tan destituído de genio marítimo como el de España no podía dar de sí organismos que lo tuviesen.

18. *Lo ficticio y lo natural. Filosofía de Mahan sobre el poder naval y su aplicación á España. La escuadra votada una escuadra en seco.*—No hay que decir que esta oposición formal entre la propensión de raza y el intelectualismo profesional, aquélla es «lo natural», lo que manda y se impone, querámoslo ó no, por ley de nuestra naturaleza, en el régimen parlamentario como en cualquier otro; lo segundo es lo exótico y ficticio, lo que unos cuantos centenares de personas habríamos querido que fuese, puesta la mirada en el tipo nacional europeo. Y no es maravilla si hemos visto cumplirse en nosotros, sin fallar una vez, la máxima famosa,

de que hizo conocida aplicación Boileau: *chassez le naturel, il revient au galop.*

He nombrado antes la importante obra titulada *Influencia del poder naval en la historia*, escrita para los hombres de Estado tanto como para los marinos, por un afamado capitán de navío de la marina norteamericana, A. T. Mahan, que tan extraordinario interés ha despertado en el mundo y que ha sido traducida á diversas lenguas, incluso al español. El mayor mérito de este libro consiste en haber demostrado y hecho noción común el carácter orgánico que el poder naval reviste. Este concepto del *sea-power*, que después de todo era el mismo del sentido común, ha quedado admitido como verdad inconcusa en la ciencia del Gobierno. Como factores primarios para el desarrollo del Poder marítimo y naval, ó digamos, según el término técnico consagrado, del *sea-power*, del dominio sobre el mar, señala Mahan la concurrencia en el carácter ó genio nacional de dos clases de aptitudes: 1.ª aptitudes para el comercio, y consiguientemente para la industria: 2.ª aptitudes para fundar colonias prósperas. La circunstancia de haber sido España poseedora de América sin competidores durante largo tiempo, y de haber conservado el primer lugar entre todas las naciones europeas hasta un siglo después del descubrimiento, debió (dice él) hacerla ocupar un puesto preponderante entre las Potencias marítimas, y sin embargo sucedió lo contrario, según lo acredita la ausencia de combates navales de importancia que se advierte en su historia á partir de Lepanto, no obstante haber sostenido numerosas guerras. Y encuentra la causa (acreditando con ella sus principios), en la decadencia del comercio de España, en la decadencia de sus manufacturas, que casi no existían, y en la decadencia de su marina mercante.

Quizá, así formulada, la explicación no sea más exacta que si la invirtiésemos con Vázquez, el ministro de Marina de 1812, que antes he nombrado: porque no tiene marina de guerra, carece de manufacturas y de comercio. No: ninguna de las dos decadencias deriva ni depende de la otra: son ambas hermanas y originarias, brotan de una fuente común, radicada en las circunvoluciones del cerebro. Lo que sí es cierto que siempre se acompañan y

se condicionan en términos de poder anticiparse, que pueblo que carece de vocación para el comercio marítimo y sus adherentes (industria y colonias) carece también de vocación y de arte para la marina de guerra, y viceversa. No hemos sabido crear una gran industria, desarrollar un gran comercio marítimo, anudar vínculos de solidaridad con las repúblicas latino-americanas y con Portugal, dilatar la raza por nuevos continentes, llevar su esfuerzo creador á todas las regiones del planeta, tener una política internacional definida que fuese como resultante ó cristalización de todos esos factores: pues no había que esperar que supiésemos crear una marina de guerra, cuanto menos un *sea-power,* de que todos aquellos ingredientes, tanto como la marina, son condición previa y sine qua non. Lo mismo en el siglo del Renacimiento que en nuestros días, la fórmula racional para nosotros era: *comercio é industria á proporción de las colonias; marina militar á proporción de la industria y el comercio.* Con esto, el cetro del mundo se habría consolidado en nuestra raza: el puesto que parecía corresponder-nos en la historia de la humanidad no habría quedado vacante y no lo habría ocupado Inglaterra.

Las escuadras no son cosa sustantiva; son una cosa adjetiva, ó si parece mejor, una consecuencia de ciertas premisas sustantivas, y no se dan más que en función de ellas. Esas condiciones sustantivas que antes he nombrado, son tan necesarias al buque de guerra como el agua para flotar: ha podido, sin ellas, votar el Parlamento escuadras de acorazados y torpederos, pero serán, como la otra vez y como la otra, unas *escuadras en seco.*

***

Me había propuesto aportar aquí una nueva pieza de convicción, haciendo ver, con los dos presupuestos de Guerra y de Marina comparados, de qué manera la era de los formidables armamentos marítimos y de los grandes imperios coloniales modernos ha sorprendido á España armada como si todavía nos hallásemos en la Edad Media. Pero me es fuerza renunciar á tal propósito, para no dar excesivas proporciones á este artículo.

19. *Condiciones de que se hacía depender la Marina militar en*

el Congreso geográfico de 1883. Remate tragi-cómico.—Aquellos que hace 24 años, en dicho memorable Congreso, celebrado en Madrid, encontraron en su fe de videntes y en su exaltado y desesperado patriotismo una *Hispania Maior,* cuidaban de darle una doble base: de un lado, comercio marítimo muy extenso, apoyado en nuevas y dilatadas ocupaciones territoriales en Africa y en una aproximación de las repúblicas hispano-americanas (tema 3.°, conclusión 3.ª; y ponencia, página 338); de otra parte, marina de guerra poderosa, pero de verdad, esto es, curada de sus vicios tradicionales, que demostrase que sabía administrarse, reorganizándose de forma que sacara de sí misma, de su propia reforma, no de ningún presupuesto extraordinario, los recursos necesarios para construcción de escuadra.

Hago aquí caso omiso de lo primero (hipoteca marítima, mejora de los puertos, política arancelaria expansiva, admisiones temporales, factorías y nuevas colonias, régimen civil de los puertos...), como asimismo de las reformas y medidas radicales propuestas en cuanto á lo segundo, y me concreto á esta indicación, hecha aquí por haberse aludido á la expresada ponencia de 1883 en la sesión memorable:

El presupuesto de gastos de la Marina peninsular y colonial ascendía, con los créditos supletorios, á unos 60 millones de pesetas. La ponencia (el autor de este artículo) proponía que la administración de la Armada se reorganizase en forma que quedaran 25 de los 60 millones para material nuevo, más 5 millones que debían rebajarse á Guerra, reduciendo al efecto el presupuesto de este departamento al de 1875-6. (Los dos Ministerios de Guerra y de Marina habían de fusionarse en uno, y el presupuesto de ambos partirse por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, en vez de estar, como estaban, en la proporción de 3[4 y 1[4 respectivamente). En diez años eran 300 millones de pesetas, á que había que agregar el producto de la venta del material viejo, con lo cual quedaba cubierto con exceso el proyecto de presupuesto (309 millones), para las 119 embarcaciones de mi plan (el general Beranger, en el mismo Congreso, se contentaba con menos), teniendo en cuenta que el material era entonces menos costoso que ahora.

La ponencia había concebido el *sea-power* como un organismo, en que las colonias, la industria y el comercio, intensamente favorecidos y cultivados, entraban como componentes en primer término.

La voz de aquella Asamblea se perdió en el vacío; el Estado no favoreció la producción ni el consumo interior, no fomentó la cultura, no promovió la creación de factorías, ni creó colonias, ni adoptó ninguna de las providencias especiales recomendadas para desenvolver rápidamente el comercio exterior; y el comercio exterior siguió tan menguado como antes; la marina militar tuvo su presupuesto extraordinario, no corrigió ninguno de sus vicios seculares, se encastilló en su quiste y después de haber construído los buques, nos quedamos tan indefensos y tan inermes como antes de construirse. La catástrofe sobrevino: todas las previsiones de aquel Congreso, á distancia de quince años, se realizaron. Y otra vez, como decía un autorizado periódico, *El Imparcial*, «no hay una armada para la nación, sino una nación para la armada.»

Y ahora, vueltos de espalda á esa nueva experiencia de un cuarto de siglo, los políticos, fingiendo sentir la pasión de una patria de la cual—ellos mismos lo dicen, Maura y Moret los primeros—no se han preocupado en treinta años, vuelven los ojos al poder naval sin otra base positiva que la puramente mecánica de un presupuesto extraordinario para construcciones navales y otro ordinario para su renovación y entretenimiento. Y se ha creado una situación de lo más lúgubremente español que era dable imaginar: la opinión, advertida por fin de ese canceroso tumor que ayudaba á tantos otros á devorar el país é impedirle todo movimiento de avance y de reconstitución, da la voz de alto y se declara resueltamente contrario, y aun hostil, á todo propósito de construcción de escuadra: el Estado oficial, la «representación» del país, levantando su voluntad por encima de la del soberano su representado, decide emprender dicha construcción mediante presupuestos extraordinarios, aunque para ello tengan que afrontar las resistencias del país con la fuerza pública.

¡No se habría podido soñar más apropiado remate á una política naval de cuatro siglos tal como la nuestra!

20. *¡Tarde ya! ¿No se podría rescatar el tiempo perdido?*—Esto querrá preguntarme alguien, y he de contestarle que no. Aunque asistiese la vocación respecto de todo y de parte de todos, aunque estuviesen dadas aquellas premisas que son base esencial, insustituíble, de todo poder naval (colonias, industria, comercio marítimo...), aunque existiera una gran riqueza imponible—y nada de esto hay no da ya tiempo la historia para la evolución. Una marina, un *sea-power*, una patria son, á modo de la encina, obra de un siglo ó demás siglos. Hace tres que llegamos al punto de culminación, y lejos de evolucionar hacia adelante, hemos «evolucionado» hacia atrás, al revés de Inglaterra, pongo por caso, cuyas generaciones no han perdido el contacto y se han ido eslabonando con anillos cada vez más firmes, porque sumaban siempre labor propia á la heredada. No es solo que hemos perdido los 150 años, los 25 años, los 9 años transcurridos y no recuperados; hemos perdido también los años futuros, demostrando una vez más, con no hacernos cargo del gran problema ni cuidarnos siquiera de plantearlo en sus fundamentos, con volver siempre á lo mismo, que efectivamente somos refractarios á la enmienda. La obra de Mahan se ha traducido á nuestra lengua, pero su espíritu no ha penetrado lo más mínimo en el cerebro de las clases directoras y gobernantes.

Como la cigarra, nos hemos pasado el verano entero de la vida cantando, y nos han sorprendido las heladas faltándonos todo, todo, todo: del buque para afuera, manufacturas florecientes, gran exportación, factorías y colonias, armadores ó riqueza contributiva, solidaridad con América, conquistas ú ocupaciones en Africa, que lo justifiquen y lo sustenten; del buque para adentro, cabeza, personal administrativo y técnico. Así, el barco ha sido siempre lo que necesariamente tenía que ser, una superfetación, y ha obrado á modo de «remolcador de popa» tirando de España para atrás. Y lo que no supimos hacer cuando había posibilidad de todo eso, no lo haríamos, pese á todos los Parlamentos del mundo, cuando eso se ha hecho imposible.

Evolución que haya de comenzar ahora, es evolución necesariamente frustránea. ¿Cuántas generaciones habrían de pasar para

que la estructura mental del español mudase de raíz, para que la opinión pública se hiciese «marinera» y para que el trabajo evolucionase hasta producir reservas de 2.000, de 3.000 millones de pesetas con destino á buques, carbón, proyectiles y cañones, y mucho más de otros tantos para hacer alma, espíritu, nación? Pues ¿y marinos? Siempre nos han faltado, dice Maura, y no puede razonablemente pensar un país en tenerlos mientras no tenga al propio tiempo comerciantes y navieros de genio, grandes industriales, agricultores, ingenieros, inventores, exploradores, químimos, físicos, misioneros, hombres de Estado, etc., porque todo es orgánico, y no habiendo cambiado en lo uno, sería ilusorio pensar que hubiésemos cambiado en lo otro.

***

Cierto, nada de esto resuelve la ardua espinosa cuestión que planteaban nuestra situación geográfica, la extensión de nuestras costas, los excelentes puertos abiertos en ellas por la naturaleza, los dos grandes archipiélagos, la costa hispano-marroquí, la existencia de diez y seis naciones consanguíneas nuestras en América, las eventualidades del porvenir, la integración de la patria, etcétera, etc. Sí, es verdad: todo eso habría requerido un poder naval tal como el de Francia, y algún tiempo antes uno tal como el de Inglaterra. Pero...

Esos que no miran más que á la necesidad, á lo que debería ser, me hacen el efecto del banquero quebrado que posee caja de caudales y no tiene dinero ni valores que guardar en ella: de quien disfruta un estómago regalón y carece de viandas con que satisfacerle. ¿Qué se hace el tal con su caja ó con su bolsillo? Pues renunciar á su uso, dejándolos vacíos, hasta que Dios mejore sus horas. Los españoles necesitarían unos con otros 62 céntimos diarios para mal guarnecer su estómago, según los cálculos del diputado Villaverde; pero los más de ellos no logran ese ingreso, ¿y cómo se las arreglan? Pues del modo más sencillo: acostándose sin cenar; echando mano de su único capital, que es el pellejo, que es la vida.

A eso tiene que resignarse la situación geográfica, la extensión

de nuestras costas y todas aquellas otras señoras posibilidades, tan desmañadas ó tan desafortunadas en la demanda de su derecho durante siglos: tienen que pasarse sin marina, acostarse sin cenar. El deudor ha acabado de hacerse totalmente insolvente.

V

Lo que España podía sacrificar al mar

Puertos militares. Ni un céntimo más. Lo preferente.—Delito de lesa patria.—La razón que hubo en 1883 no asiste en 1907 para pensar en marina de guerra.

21. *Puertos militares. Ni un céntimo más. Lo preferente.*—A mediados de Febrero de 1906, inmediatamente después de clausurada una Asamblea municipalista de que no formé parte, hube de disertar en el mismo teatro Pignatelli, de Zaragoza, sobre el tema: criterios á que debe obedecer ó en que debe inspirarse la política republicana para que aquella revolución de arriba, que la monarquía no ha sabido hacer, se obre y surta los efectos restauradores y regeneradores que ha surtido en Prusia, en Francia, en el Japón; y dicho desde un punto de vista subjetivo, manera como la República, una vez instaurada, debe gobernar para que sea acepta á las clases sociales no políticas, que componen la gran mayoría de la nación y se hallan ya desengañadas de la monarquía, aunque no se hayan encasillado todavía en otra parte.

En esa disertación, todavía inédita, dediqué una de las secciones al problema de las fuerzas militares, diciendo, con referencia especial á la marina de guerra, lo siguiente, que hace aquí al caso.

«Esto que digo del Ejército, del Clero, de la Magistratura, del Profesorado, de la Ingeniería, del Parlamento, hay que decirlo igualmente de la Armada, esta otra gran carga de justicia, que para motivar la inversión de los once millones y medio que cuesta el personal, consume 27 ó 28 millones más, todos en pura pérdida, sin otro resultado que hacer aparecer aquella cifra, no como lo que es, como tal carga de justicia, sino como remuneración de

un servicio. Llevamos tres largos siglos de experiencia: no podemos llamarnos á engaño.

»No parece discutible que España deba consagrar como unos 15 millones, y aunque digamos hasta 20, á fortificar, habilitar y pertrechar á la europea, con plena absoluta eficacia, como pudieran hacerlo ingenieros y marinos ingleses ó alemanes, los tres puertos militares del Ferrol, Carraca y Cartagena, á fin de influir con ellos en la política naval del mundo, hacer respetar nuestra neutralidad y poseer base para una alianza con potencias marítimas á cuyas flotas tales puertos, por su privilegiada posición geográfica, pudieran ser convenientes ó necesarios.

»Pero de ahí no debemos pasar: todo programa naval que exceda de eso, debe aplazarse para mejor ocasión, entre otras razones, por esta que alegaba D. Francisco Silvela: que el país es hostil á todo propósito de construcción de escuadra... Y no queriéndola el país, es claro que el partido republicano no la debe tampoco querer... Para el caso de que por el actual Gobierno ó por otro se volviese temerariamente al proyecto aquel de Junio del año pasado sobre reconstitución de la Armada, con su crédito extraordinario de 400 millones, que ya serían 800, y aun 1.000, sobre los 25 de aumento en el Presupuesto ordinario que pedía el mismo Gobierno para los departamentos de Guerra y Marina, deberá promoverse una Información pública ó celebrarse una Asamblea nacional para que el país diga claramente, por órgano más fiable y sincero y más independiente que el de las Cortes, si efectivamente, si positivamente quiere, ó si no quiere, una escuadra moderna de instrucción para formar hombres de mar, si quiere ó no quiere una escuadra de combate; ó lo que es igual, si se arrepiente y desiste ya de su recogimiento, si renuncia á la empresa de rectificar su pasado y no le importa comprometer otra vez su seriedad ante el mundo y precipitar el definitivo eclipse de su bandera, por correr atolondradamente tras el sueño de un poder naval habido por improvisación, cuando todavía carece, lo mismo que hace siete años, y más aun que hace 30 y que hace 300, de las condiciones sustantivas previas requeridas para que tal poder sea

posible en el concepto orgánico de Mahan, profesado hoy universalmente.

«Con una experiencia constante de más de tres centurias, tal como la que llevamos por delante, sería un delito de lesa patria, sería un delito de lesa humanidad y de leso sentido común, sería una demencia, dar dinero á crédito de una reforma que ha podido hacerse muchas veces y que no se ha hecho ninguna: esto es, verter al mar las últimas gotas de sangre que le quedan en las venas al país, clavarle un puñal en el corazón á sabiendas de que se le mataba. No; no se pida esto de nosotros. Que primero se rehaga el país, triplicando por lo menos su producción agraria, minera é industrial, disminuyendo en un tercio, por lo menos, el número de sus analfabetos y en otro tanto el atraso marroquí de los que presumen no serlo, mejorando en un tercio la ración alimenticia del proletariado de levita, de chaqueta y de blusa, acrecentando en un tercio el índice de la vida media... y después hablaremos.

«A otro lado hay que volver la vista y llevar el bolsillo, ya lo he dicho. Escuadras, si alguna vez hemos de tenerlas, han de darse por añadidura. Mientras tanto, doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva á construir.

«...Piense lo que piense mi partido, he sido interrogado, soy leal y digo lealmente lo que pienso yo. Pero sí quiero decir que un partido republicano navalista y militarista, en las circunstancias en que nos ha colocado la Historia, sería *un doctrinarismo más*, tan pernicioso y destructor como todos los que desde 1833 nos han hecho veces de Gobierno, llevándonos como de la mano al desastre de Santiago de Cuba y al tratado hispano-yanki de París.»

22. *La razón que hubo en 1883 no existe en 1907 para pensar en Marina de guerra.*—En defender la precedente doctrina he sido constante desde la fecha lúgubre de los desastres coloniales de 1898, según lo acreditan las principales ocasiones que me retrae la memoria:

1.ª Manifiesto ó Mensaje primero de la Liga Nacional de productores fecha 10 de Abril de 1899, (parte ahora del libro «Re-

constitución y europeización de España», Madrid, 1900, página 126 y siguientes).

2.ª Respuesta á una sentida exposición dirigida por el Círculo Mercantil é Industrial de San Fernando á dicha Liga Nacional sobre la cuestión de la Marina (Revista Nacional, Madrid, 1901, página 293 y siguientes).

3.ª Correspondencia amistosa de 1901 con D. Manuel de Andújar, teniente de navío, á propósito de sus notables prólogos á las obras de Calwell y de Mahan y de la traducción de esta última, con que prestó un servicio inestimable al país, hasta ahora mal apreciado.

4.ª Mitin ó disertación pública en el teatro Pignatelli de Zaragoza, en Febrero de 1906, de que se extrae parte más arriba.

Viene esto á cuento de que el Sr. Moret, con su acostumbrada bondad para conmigo, ha sacado mi nombre á colación en su gran discurso de la sesión memorable, para recordar que en mi ponencia del Congreso de Geografía Colonial y Mercantil de 1883 (*Actas,* tomo II, páginas 292-358; *Estudios jurídicos y políticos,* páginas 373-439), había pedido yo para España una escuadra de 119 barcos, entre acorazados, cruceros y botes porta-torpedos, con un presupuesto de 309 millones de pesetas, mientras el general Beránger, en el mismo Congreso, hallaba suficiente un presupuesto de 200 millones y un número de cruceros y buques de combate bastante menor que el de mi plan.

Es verdad; y puesto otra vez en aquellas circunstancias volvería á pedir lo mismo, bien que en iguales condiciones, y salvo solo el cuadro de unidades, que los progresos de la construcción naval han hecho envejecer.

Por desgracia, la situación ha cambiado de raiz y con carácter de permanencia, y no hay manera de reponer sus factores al pristino estado. Aquello fué en Noviembre de 1883, hace 24 años. Los que votaron el otro día la ley de creación de escuadra viven aún para ese efecto en 1883, no han tomado en cuenta lo sucedido después, y en esto estriba la diferencia. Es ordinaria característica de nuestro hombres públicos andar siempre retrasados: los casos se cuentan en nuestra historia por docenas: este de ahora es uno más

1.° En primer lugar, poseíamos entonces provincias ultramarinas y colonias intensamente pobladas; aspirábamos á acrecentar su área con otras, todavía más extensas, en Africa; habíamos empezado la obra, con el concurso del Sr. Moret, del Sr. Cánovas, del Sr. Vega Armijo y algún otro y de algunos exploradores. Quiroga, Cervera, Babiera, Ossorio, etc.; sin sueños trasnochados de iberismo, queríamos afianzar en Portugal, y por este medio indirecto, vincular en nuestra raza peninsular, los vastos territorios de Angola y Mozambique, unidos por el interior, antes de que los hipotecara á favor suyo Inglaterra, y como primer trámite habíamos interesado y conseguido de los exploradores lusitanos Capello é Ivens que vinieran á Madrid á hacer pública relación de su valerosa travesía de Africa; habíamos contado con el concurso de las naciones latino-americanas: queríamos transformar el régimen político y administrativo de Cuba y Filipinas: pretendíamos de los poderes la penetración pacífica en Marruecos por la sola acción de nuestro país, partiendo del tratado de 1860: Inglaterra y Francia estaban distraídas en guerras y ocupaciones territoriales remotas, sin que se hubiesen concentrado aun en torno al Estrecho. Todo eso requería como complemento un vasto comercio marítimo y una regular potencia naval. De ahí la tesis de mi aludida ponencia. Por desgracia, todo aquello se ha disipado como sombra. Todavía, con ser esas partidas de tanto peso, había otra que pesaba y valía tanto como todas ellas juntas y que se ha perdido también: la seguridad del porvenir, la fe en la patria y en la raza. Con ellas, por lógica imposición de la realidad, aquel sueño de poder naval se ha desvanecido también y no lo rehabilitará el Parlamento dictador con derroches de oratoria y de millones, como pudiera si la Historia no nos hubiese retirado aquel espléndido programa de 1883.

2.° En segundo lugar, hallaba yo necesario, para restaurar la Marina de guerra ó crearla de nuevo, algo más que dinero: hallaba yo necesario introducir en ella una *revolución orgánica* que había de alcanzar á todo, al personal técnico, á los cuerpos auxiliares, á la administración central, á las comandancias y ayudantías de marina, á los arsenales, á las ordenaciones y contabilidad, á las maes-

tranzas, y muy especialmente á la instrucción naval. Sólo que esa revolución orgánica no la fiaba á la *Gaceta,* puro papel, sin ninguna virtud, sino que le imponía una garantía infalible en los hechos. Como dice la conclusión 14, condensando en una fórmula práctica el razonamiento justificativo del dictamen y su pormenor,—«las sumas necesarias para crear la nueva marina no deben pedirse á presupuestos extraordinarios, que España no se halla en estado de soportar, sino que han de salir de diez ó más presupuestos ordinarios como el vigente, gastando al efecto más en material que en personal y más en construcción ó en adquisición de material nuevo que en reparación de material viejo.» Desgraciadamente, ninguno de los vicios denunciados se remedió, no por falta de voluntad, sino porque eran constitucionales; no se hizo nada de lo recomendado en esa y las demás conclusiones, que omito, y ni del presupuesto ordinario, y ni siquiera del extraordinario que otorgaron las Cortes, salió ninguna flota, y fuimos con las negras páginas de Cavite y Santiago de Cuba y Canal de Suez á la Conferencia de París.

3.° En tercer lugar, al suscitarse el problema de la exteriorización colonial de nuestra patria, como aquel Congreso lo suscitaba, era fuerza detenerse con preferencia en este que era uno de sus más vitales factores: la marina mercante. De ahí que empezase analizando extensamente las varias providencias de gobierno de que hacíamos depender el que hubiese, además de colonias, marina mercante. Como un episodio del tema, brindábase á nuestra consideración la marina de guerra, y le asignábamos un doble fin adjetivo: proteger las colonias y proteger la marina mercante.—Nuestras esperanzas fueron defraudadas: no tendremos ya nunca colonias; la marina mercante arrastra vida tan lánguida como antes, comparada con las extranjeras, cada día más florecientes. Es decir que ha desaparecido la base objetiva con que contábamos para una marina de guerra, viva, orgánica y natural, no compuesta de boyas grandes: ¿insistiríamos, después de eso, en construir acorazados fuera de todo cimiento... en el aire? —Yo no sé lo que opinaban en 1883 los señores Moret y Maura en achaques de Marina de guerra ni cómo, á despecho de esa dolorosa experiencia y del cam-

bio radical operado en el ambiente social y en todos los factores del problema, en cuanto problema de nación, perseveran en lo que se da á entender que fué su pensamiento; y habría sido conveniente conocerlo para que sirva de sugestión ó de norma á los que caminamos con no disimulada cautela, sin perder nunca de vista el juicio ajeno.

En conclusión, que el criterio con que he apreciado la cuestión del día á partir de 1898 es el mismo con que lo apreció en 1883, y que no puedo dejarme asociar á las responsabilidades del gravísimo acuerdo parlamentario de 30 de Noviembre.

VI

Por no saber odiar y maldecir

España necesitó durante el largo período de su decadencia, y con doble razón el día de su caída, partidos y gobiernos de *extrema izquierda*, y por desgracia no ha tenido nunca más que *derechas*, sin exceptuar á los llamados republicanos gubernamentales, tan derecha como los monárquicos, y ni aquel otro género de republicanismo que se tiene por radical porque habla mal de los curas. Esa política de derechas no podía hacer, y naturalmente no ha hecho, nada de positivo en beneficio del país: lo confiesan sus mismos hombres en activo; no podía satisfacer necesidades apremiantísimas de nuestra situación, y naturalmente no las ha satisfecho. En cambio, ha osado reanudar su obra disolvente y empalmarla con la *debacle*, volviendo al engaño de los empréstitos para adquirir ó construir buques de guerra, ¡mientras rebajaban en una suprema bufonada los 5 y los 3 reales de jornal de los maestros!

Sólo un rato se ha visto aquí una tentativa y esbozo de izquierda, y fué—¡quién lo habría creído!—la Cámara Agrícola del Alto Aragón: 1.° Con su programa orgánico de revolución desde el poder: 2.° con su programa de procedimiento más importante aun que ese sustantivo: 3.° con su criterio de absoluta intransi-

gencia respecto del personal gobernante de los últimos treinta años, y la consecuencia de que fuere obligado á abandonar el poder, ya que no había tenido el grado necesario de pundonor para adelantarse espontáneamente á la retirada. Por desgracia, la Asamblea Nacional de Productores de Zaragoza no entró en sus miras y no la secundó: la Unión Republicana, heredera de aquel movimiento de opinión, con honores de levantamiento nacional, de 1898-9, aunque amorfo é inorgánico, pletórico de vida, no se cuidó de alentarlo, de avivarlo y abrirle cauce y darle cohesión y espíritu; vió indiferente cómo se apagaba; y todo ha parado... en canonizar los hechos consumados, sin haber intentado reaccionar contra ellos; en consentir, y aun ver con agrado, que siguieran á la cabeza del país, y eso para el sólo efecto de gozarlo, aquellas mismas oligarquías impenitentes, sin ideales y sin remordimiento, que abrieron en Ultramar la tumba de una nacionalidad.

Quien es bastante cándido para volverse del lado de la opinión, no tarda en sentirse paralizado, invadido de un frío de muerte. Contemplamos á esta pobre Niobe de las naciones con menos emoción que si la viésemos llorar de mentirijillas en el teatro. Parecemos un pueblo movido por hilos en un escenario de marionetas, con frac y monóculo, hueca la cabeza, los ojos de vidrio, contrahecha la voz. Y si bien hemos protestado de que el Parlamento, que debía grandes actos de reparación al país, se descuelgue al cabo de nueve años con una emisión de obligaciones no para cordiales y reconstituyentes, no para instrucción y fomento, sino para ofrecer una nueva escuadra á nuestro Almirantazgo y reanimar al abatido contribuyente con el cuento azul de un mentiroso poder naval, el Parlamento ha dado á la protesta un puntapié, y nosotros estamos dispuestos á sufrirlo, limitándonos, cuando más,... á extrañarnos.

Cuando en el siglo V los pueblos germánicos recorrían el imperio romano, sembrándolo de ruinas, asolándolo, San Agustín dirigía todos los días al Cielo esta plegaria: «¡Oh Dios mío, librad á vuestro pueblo del enemigo, ó infundidle la necesaria fortaleza para someterse á vuestra voluntad, ó sacadme á mí de este mundo!» De las tres peticiones, Dios le concedió la última, llamándo-

le á sí cuando los vándalos llevaban ya tres meses de asedio á su ciudad, Hippona. Si San Agustín hubiese vivido en nuestro tiempo y reanudado su oración por cuenta de España, habría que decir que Dios había accedido á la petición segunda, infundiendo en los españoles los raudales de filosofía que eran menester para soportar resignadamente, casi casi indiferentemente, la afrenta de este horrible episodio de nuestra caída, más grave que la caída misma: que aquellos que nos han dejado sin base para un poder naval, sean cabalmente los mismos que se impongan á nuestra voluntad y dispongan de lo nuestro, para preparar á nuestros hijos, con un nuevo sueño de grandezas, un nuevo Santiago de Cuba.

Diríase que del 1-3 de Julio de 1898 no han pasado nueve años, sino nuevecientos: á tal punto se han borrado en la memoria de los españoles. Para mí no han pasado de aquella fecha lúgubre ni nueve horas. Yo los veo aún á aquellos 520 leones del Caney, combatiendo diez horas, en torno al heroico Vara del Rey, contra los 3.500 bravos de Wheeler, hasta quedar reducidos á 80 medio aniquilados; yo los veo á los 350 inmolados de la Escuadra, destrozados ó mutilados por la metralla, devorados por las llamas ó por los monstruos del mar, en aquel no diré combate naval, en aquel tiro al blanco de los yankis, y á los jefes prisioneros paseados triunfalmente y enseñados como trofeo por las ciudades de la Unión: yo los veo, pocas horas después, cuando aún hacían los tiburones la digestión del banquete de carne humana con que les habían regalado los hombres de gobiernos de treinta años, yo los veo á los madrileños de la «afición», no alzándose indignados contra los gobernantes y metiéndolos en la cárcel, sino dirigiéndose ebrios de gozo á consolarse en la Plaza de toros. Y ¡ay! cuando quiero maldecirles, no puedo, porque me pregunto: ¿en qué difiere lo que estamos haciendo nosotros, los españoles todos, desde hace nueve años, de lo que hizo aquel día la horda madrileña? ¿Hemos hecho más que llamar implícitamente, como ella, ilusos y tontos á los héroes del Caney y San Juan y á las abnegadas víctimas de la Escuadra, que creyeron en una España y le sacrificaron románticamente la vida en vez de encogerse de hombros como nosotros, en vez de irse también á los toros, después de entregar la

ciudad y la flota, llave de la isla, á los norte-americanos? ¿No lo hemos hecho nosotros así, no hemos entregado las llaves de España á nuestros yankis interiores, á nuestros Sampsons y Shafters, ó no hemos dejado que las retuvieran en su poder, quedando la cuitada otra vez cautiva?

Les ha faltado á los partidos populares y neutrales para ser útiles, le ha faltado á España para salvarse, una cosa: hiel; esa hiel santa y redentora que dictase un supremo *J'accuse* y nos deparase un 1870 completo, ya que no digamos un 1789. Como el Evangelio de Cristo se resume, á lo que dicen, en el amor, el Evangelio de la España nueva debió resumirse en el odio: odio á muerte contra los causantes directos de la caída de 1898 y de la confirmación y continuación de esa caída hasta el día de hoy. Sólo á este precio habría España probado que tenía voluntad de vivir y que era digna de la vida. No se puede servir á un tiempo á dos señores: la grey palaciega y el país. La revolución no era aquí meramente un derecho; era ante todo y por encima de todo un deber. Hemos faltado á él y ya lo estamos expiando. En el panteón de las naciones muertas, la Historia grabará, debajo de una paloma sin hiel, símbolo de una que fué nación, este epitafio: «*Aquí yace España, muerta porque no supo odiar y maldecir.*»

LS.
C827ma
162813

Author Costa, Joaquín

Title Marina española

NAME OF BORROWER.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU